Stato e funzionari nella Francia del Settecento: gli «ingénieurs des ponts et chaussées»

di
Luigi Blanco

Società editrice il Mulino Bologna

Ai miei genitori

Annali dell'Istituto storico italo-germanico
Monografia 14

Stato e funzionari nella Francia del Settecento: gli «ingénieurs des ponts et chaussées»

di Luigi Blanco

Società editrice il Mulino Bologna

Premessa

Il libro che si affida al lettore è il frutto di una ricerca più che quinquennale iniziata e svolta nell'ambito del corso di dottorato in «Storia (storia della società europea)» dell'Università di Venezia. Il primo doveroso ringraziamento va quindi al Collegio dei docenti che ha costantemente seguito con suggerimenti e critiche lo svolgimento della ricerca stessa ed in primo luogo al coordinatore, prof. Marino Berengo, che con squisita disponibilità non ha mai mancato di incoraggiare i miei sforzi. Il lavoro che qui si dà alle stampe si differenzia sensibilmente dalla tesi di dottorato, pur avendo conservato l'impianto originario, presentando numerose integrazioni e revisioni in più parti.

Durante lo svolgimento di una ricerca e nella successiva fase di stesura, i debiti che si contraggono sono innumerevoli. Vorrei anzitutto ricordare e ringraziare quanti, durante i miei soggiorni parigini, mi hanno aiutato o solo indirizzato nell'attività di ricerca, dal prof. Jean Bérenger al prof. Michel Antoine, al prof. Victor Karady. Un ringraziamento speciale va a Michel Yvon, «conservateur en chef» della Biblioteca dell'École Nationale des Ponts et Chaussées, che con molta gentilezza mi ha aiutato nella ricerca d'archivio segnalandomi buste e pezzi di difficile reperimento e fornendomi importanti indicazioni.

Tra coloro che hanno letto e commentato il dattiloscritto vorrei ricordare anzitutto i proff. Ettore Rotelli e Piero Aimo, ai quali mi lega una duratura collaborazione attraverso l'«Archivio» dell'Istituto per la Scienza dell'Amministrazione Pubblica di Milano, il prof. Mario Mirri, le cui annotazioni

ho tenuto ben presenti, il prof. Giuseppe Olmi e l'amico Marco Meriggi. Il presente lavoro non avrebbe certamente visto la luce senza l'interessamento e la guida del prof. Pierangelo Schiera, con il quale ho scelto il tema, inevitabilmente modificatosi strada facendo, della ricerca e discusso costantemente gli sviluppi e le torsioni della stessa. A lui, come studioso e come guida, va la mia più sincera riconoscenza.

Un prezioso appoggio in tutti questi anni mi è stato fornito dall'Istituto storico italo-germanico di Trento, nella cui vecchia sede di Villa Tambosi questo lavoro è stato pensato e iniziato. I ringraziamenti più sentiti vanno quindi a tutti coloro che mi hanno visto quotidianamente all'opera, dal direttore, prof. Paolo Prodi, che ha accolto il volume nella collana delle monografie dell'Istituto, agli studiosi interni con cui in diverse occasioni seminariali ho discusso vari aspetti della ricerca, a tutto il personale. Un grazie di cuore va a Giuliana Nobili Schiera, che con tanta attenzione e gentilezza ha guardato il dattiloscritto e mi ha fornito gli opportuni accorgimenti redazionali.

L'ultima e più importante menzione va a tutti gli amici che mi sono stati vicini in questi anni e a Gianna in primo luogo che con la sua presenza mi ha consentito nei difficili momenti della stesura di mantenere i contatti con il «mondo».

Sommario

Introduzione

«Società corporativa» e «monarchia amministrativa». Queste due espressioni, risalenti a differenti tradizioni storiografiche, esplicitano con sufficiente chiarezza la cornice interpretativa e fattuale entro cui si colloca il presente lavoro. Esso ha preso avvio dall'individuazione della struttura «costituzionale» (laddove il termine «costituzione» va inteso nella accezione antica) della Francia moderna, caratterizzata dal mutevole rapporto tra le due differenti forme di organizzazione del potere che le espressioni sopra richiamate denotano e che storicamente hanno convissuto in più o meno precario equilibrio.

Rispetto all'evoluzione settecentesca di tale struttura, il servizio statale dei «ponts et chaussées» fornisce un interessante ed originale punto di osservazione. L'analisi della sua organizzazione e del suo funzionamento non contraddice infatti la ricostruzione e l'interpretazione della vicenda «costituzionale» francese, su cui sostanzialmente concordano sia quegli storici che più hanno insistito sulla persistenza lungo tutto l'arco dell'antico regime dell'organizzazione corporativa della società (É. Lousse, Fr. Olivier-Martin, É. Coornaert), sia coloro che invece hanno posto l'accento sugli sviluppi e sulle trasformazioni delle istituzioni politico-amministrative della monarchia (G. Pagès, R. Mousnier, M. Antoine). Tuttavia, e sta in ciò l'interesse del caso di studio che qui si propone, osservata dalla sua visuale, tale vicenda risulta più complessa e articolata di quanto non si sia soliti considerare.

Il XVIII secolo appare caratterizzato in Francia dalla contrapposizione tra la spinta verso l'accentramento e la razio-

nalizzazione dell'apparato di potere monarchico, da una parte, ciò che comporta in prospettiva lo smantellamento dell'antico ordinamento per ceti, e le resistenze frapposte a tale tendenza da questi ultimi, nei vari corpi in cui si articola il tessuto sociale. Agli indubbi progressi che si registrano sul primo versante corrisponde una perdita di potere delle formazioni corporative, che comunque restano in grado, ancora nella seconda metà del secolo, di ostacolare e di bloccare gli estremi tentativi di riforma portati avanti dal governo regio. Emblematico è in tal senso l'allontanamento di Turgot dal «Controllo generale delle finanze» ed il fallimento dei suoi editti di riforma (che prevedevano tra l'altro l'abolizione delle corporazioni) dovuto soprattutto all'opposizione del parlamento di Parigi, vero e proprio baluardo politico-costituzionale del tradizionale assetto cetual-corporativo della società e dello Stato francesi[1].

Ma, nonostante la residua capacità delle forze tradizionali di opporsi con successo ai disegni riformatori della monarchia francese, certamente favorita dalla profonda crisi di legittimazione che investe quest'ultima nella seconda metà del Settecento, abilmente sfruttata proprio dal *milieu* parlamentare che si erge a rappresentante contro il governo regio e lo stesso monarca degli interessi e del volere della nazione, si assiste, nel corso del secolo, ad un innegabile declino dell'organizzazione corporativa. Se per la definitiva soppressione delle corporazioni bisognerà attendere l'Assem-

[1] Un episodio molto interessante del contrasto tra amministrazione regia e parlamenti è stato di recente ricostruito da A. Alimento nella sua tesi di dottorato dedicata alla «lotta politica» negli anni Sessanta intorno alla questione di un catasto generale del regno, nel quale M. Bloch aveva già visto la punta più alta raggiunta dal «despotisme éclairé» francese (*Les plans cadastraux de l'ancien régime*, 1943, ripubblicato in *Mélanges historiques*, Paris 1963, II, pp. 577-592), che registrò la sconfitta del partito riformatore (*Riforme fiscali e lotta politica in Francia nel XVIII secolo: progetti e iniziative del Contrôle général des finances per un catasto generale*, Dottorato di ricerca in Storia (storia della società europea), Università degli Studi di Firenze e di Pisa). Si ringrazia l'autrice per averci consentito la lettura della sua tesi, discussa, assieme al presente lavoro, nel corso di un seminario coordinato dal prof. M. Mirri e svoltosi a Trento presso l'Istituto storico italo-germanico il 18 maggio 1990.

blea costituente, lungo tutto il secolo si può chiaramente osservare una radicale e crescente delegittimazione delle basi corporative della società, conseguenza non solo delle riforme amministrative della monarchia ma anche della graduale affermazione dei princìpi dell'individualismo borghese e del liberalismo economico, e più in generale di quella concezione «atomistico-centralistica»[2] della società propugnata tra gli altri da Turgot e dai fisiocrati.

In questo contesto, in cui l'opinione pubblica comincia ad apparire come arbitro del conflitto tra monarchia amministrativa e società corporativa, la storia dell'amministrazione dei «ponts et chaussées» nel XVIII secolo assume un interesse particolare perché oltre a fornire un esempio molto probante del processo di razionalizzazione dell'apparato statale dianzi richiamato, permette altresì di analizzare la persistenza, sia pure per altre vie e in forme peculiari, del fenomeno corporativo nella società francese moderna e contemporanea.

Per quanto riguarda il primo aspetto, acquistano valore quasi esemplare le modalità e gli esiti dell'intervento diretto dello Stato nel settore dei «ponts et chaussées», che per sua natura vede coinvolti numerosi organismi amministrativi ai vari livelli e una miriade di interessi distribuiti nei diversi ambiti sociali. All'incardinamento di questo settore amministrativo nel «ministero» più efficiente e burocratizzato della monarchia francese, il «Controllo generale delle finanze», e all'attribuzione in periferia delle relative competenze agli intendenti provinciali, si devono infatti gli importanti risultati conseguiti in questo campo, vale a dire in sostanza la crescente centralizzazione amministrativa del servizio (da cui rimangono tuttavia esclusi i *pays d'états*) e la progressiva emarginazione di quei corpi di *officiers* che in precedenza erano investiti di specifiche attribuzioni amministrative e giurisdizionali nel settore.

[2] L'efficace definizione è tratta dall'interessante volume, di recente ripubblicato in ristampa anastatica (1989), di Hedwig Hintze, *Staatseinheit und Föderalismus im alten Frankreich und in der Revolution*, Berlin und Leipzig 1928, p. 80.

Ma la regolarità e l'efficacia dell'intervento regio, attestata anche dalla quantità e dalla qualità delle realizzazioni viarie soprattutto a partire dalla metà del Settecento, è garantita, oltreché dai fattori generali, di quadro, sopra citati, dalla costituzione di un solido corpo di funzionari statali, gli «ingénieurs des ponts et chaussées», incaricati della parte tecnica del servizio. In questo caso cioè, alla razionalizzazione dell'intervento amministrativo dello Stato si accompagna la creazione di un corpo professionale che trae proprio dal legame con l'amministrazione statale la sua legittimazione politica e sociale.

Indubbiamente tale corpo non è assimilabile alle corporazioni di mestiere né ad altre formazioni corporative d'antico regime. Lo stesso Olivier-Martin[3] nella ricognizione delle forme di espressione dell'organizzazione corporativa francese non gli dedica alcun accenno, anzi giunge a negare la possibilità stessa di esistenza di qualsiasi corpo di *commissaires* (come devono appunto considerarsi questi ingegneri, titolari di commissioni regie). Tuttavia, per quanto non si possa contestare la validità formale dell'argomentazione dello storico francese, è altrettanto indubbio che, per cogliere le caratteristiche di questo «corps d'administration», esso vada collocato e analizzato all'interno del contesto corporativo della società francese d'*ancien régime*.

Come si cercherà di dimostrare, le peculiarità costitutive del «corps des ponts et chaussées», o se si vuole la sua ambivalenza, vanno ricercate proprio nel duplice ancoraggio di questa formazione corporativa: da un lato stabilmente inserita nell'organizzazione corporativa della società, da cui trae alcune delle sue caratteristiche (gerarchia di gradi, autodisciplinamento collettivo e sorveglianza corporativa, spiccato senso dell'onore), dall'altro già proiettata per ideologia dei suoi membri, per mentalità tecnico-amministrativa e per collocazione istituzionale, al di là dell'orizzonte corporativo. Elementi questi ultimi che prefigurano già in qualche modo

[3] Fr. Olivier-Martin, *L'organisation corporative de la France d'ancien régime*, Paris 1938, p. 509.

la successiva configurazione sociale a base meritocratica del *corps* e che gli consentiranno di passare indenne attraverso la tormenta rivoluzionaria (mentre corporazioni di mestiere, accademie scientifiche e altre formazioni corporative saranno inesorabilmente soppresse) e di accrescere ulteriormente il proprio ruolo e il proprio prestigio nella società e nello Stato lungo tutto il XIX secolo fino ad oggi.

Il corpo degli ingegneri dei «ponts et chaussées» rappresenta dunque il primo esempio e, in certo modo, il modello generale di quei grandi corpi tecnici dello Stato che ancora oggi detengono in Francia tanto potere. Essi affondano le loro radici nella società cetual-corporativa d'antico regime e costituiscono perciò uno dei più solidi elementi di continuità della storia francese moderna e contemporanea, situati come sono alla confluenza di due tradizioni anch'esse tipicamente francesi: il pluralismo corporativo e sociale da un lato e la tendenziale unità dell'apparato amministrativo statale dall'altro. Come è stato giustamente rilevato, proprio l'amministrazione è da considerarsi il vettore principale della continuità e della sopravvivenza dell'organizzazione corporativa nella società francese: essa ha contribuito «à porter la realité corporative du temps des rois à celui des républiques»[4].

D'altra parte, la caratteristica principale dello sviluppo del servizio tecnico dei «ponts et chaussées» (e dell'ingegneria in generale) nel Settecento consiste proprio nel rigido monopolio esercitato dallo Stato, tramite la creazione di una precisa formazione corporativa, sulla professione dell'ingegnere[5], così come essa si veniva gradualmente definendo ed istituzionalizzando. Solo nel XIX secolo tale monopolio, cui va ricondotta quella «centralizzazione tecnica» che abbiamo indicato come il risultato più importante conseguito in questo settore, verrà seriamente contestato, a seguito dello sviluppo industriale e delle nuove competenze tecnico-profes-

[4] M.-Ch. Kessler, *Les grands corps de l'État*, Paris 1986, p. 10.

[5] Si veda su questo punto l'interessante appendice (*Des corps de l'État au secteur industriel. La genèse d'une nouvelle profession, 1750-1920*) del recente volume di T. Shinn, *Savoir scientifique et pouvoir social. L'École Polytechnique 1794-1914*, Paris 1980, pp. 189 ss.

sionali richieste da tale sviluppo, che porteranno alla crescente specializzazione della professione. Tuttavia, nonostante le critiche rivolte dal mondo dell'industria e dagli ingegneri «privati» agli ingegneri di Stato e nonostante l'endemica conflittualità che verrà a caratterizzare il rapporto tra le due figure professionali, il potere e il prestigio dei secondi, inseriti nei grandi corpi tecnici dello Stato e tutti ex-*polytechniciens*, non verrà sostanzialmente intaccato fino ad oggi[6].

L'indicatore più importante (al pari se non in misura maggiore della creazione del corpo professionale) e al contempo il fattore decisivo (senza comunque dimenticare il ruolo svolto dall'«assemblée des ponts et chaussées», l'organismo consultivo intermediario tra l'amministrazione ed il vertice del corpo) della «centralizzazione tecnica» che caratterizza, ancor più dei progressi compiuti nell'accentramento amministrativo, il settore dei «ponts et chaussées», è rappresentato dall'istituzione dell'*École*. Quest'ultima fornisce l'esempio più convincente di quella «politique des grandes écoles»[7], destinate a dispensare le conoscenze tecniche e la cultura amministrativa ai futuri agenti dello Stato, caratteristica del regno di Luigi XV.

Politica illustrata anche dalla fondazione, avvenuta quasi in contemporanea con la scuola per la formazione degli ingegneri «civili», dell'«École du génie» di Mézières, dalla creazione nel 1762 e nel 1766 delle scuole di veterinaria di Lione e di Alfort (dove si formeranno non solo gli esperti di medicina animale ma anche i tecnici degli *haras*), dalla più tarda fondazione (1783) dell'«École des mines» (ma i primi progetti di istituzione risalgono anch'essi al tempo del ministero di Bertin), e resa possibile più in generale dalla nuova attenzione prestata dall'apparato di potere monarchico al progresso

[6] Sull'evoluzione ottocentesca della professione dell'ingegnere, rimandiamo soltanto, oltre al citato lavoro di Shinn, a J. Weiss, *Les changements de structure dans la profession d'ingénieur en France de 1800 à 1850*, in A. Thépot (ed), *L'ingénieur dans la société française*, Paris 1985, pp. 19-38.

[7] M. Antoine, *Le Conseil du Roi sous le règne de Louis XV*, Genève-Paris 1970, p. 390.

e alla trasmissione del sapere scientifico e dal sostegno fornito alle istituzioni a ciò deputate. Scienza e potere annodano in questo periodo uno stretto rapporto dal quale traggono entrambi motivi d'interesse e di profitto: la prima ricava i mezzi finanziari necessari per svolgere ed incentivare la propria funzione di ricerca, mentre il secondo riceve in contropartita gli strumenti indispensabili per assicurare una efficace e puntuale azione amministrativa, finalizzata all'ordinato sviluppo della società e al benessere dei sudditi[8].

La creazione dell'«École des ponts et chaussées», primo esempio di intervento dello Stato francese nel campo dell'istruzione tecnica superiore, introduce significativi elementi di novità per quanto concerne la formazione ed il reclutamento degli ingegneri. A partire dal 1747 questi ultimi entrano infatti a far parte del corpo professionale solo dopo aver trascorso un periodo più o meno lungo, la cui durata dipende esclusivamente dalle loro capacità, di istruzione all'*école*, nel corso del quale oltre ad acquisire le conoscenze teoriche e pratiche indispensabili per l'esercizio della professione, vengono iniziati a quella sorta di 'socializzazione corporativa' sulla cui importanza non s'insisterà mai abbastanza. Come già osservato per il corpo, all'originale commistione di modalità organizzative risalenti alla tradizione corporativa e di princìpi innovativi di funzionamento, sono riconducibili anche le caratteristiche peculiari di questa istituzione scolastica, di cui va sottolineata l'efficacia dell'organizzazione didattica, ottenuta attraverso un dosaggio empirico di elementi eterogenei, e gli ottimi risultati conseguiti.

La più importante delle novità introdotte dall'*école* consiste nella rigida selezione operata tra gli allievi aspiranti al grado di sotto-ingegnere ed improntata quasi esclusivamente ad un criterio di tipo meritocratico, che tanta importanza avrà sulla formazione dell'ideologia del corpo professionale, per tanti aspetti già proiettata al di là del tradizionale orizzonte

[8] Sui rapporti tra scienza e potere, sia pure in un altro contesto e con riferimento agli sviluppi tardo-ottocenteschi, rinviamo a P. Schiera, *Il laboratorio borghese. Scienza e politica nella Germania dell'Ottocento*, Bologna 1987.

cetual-corporativo. Privilegiando la meritocrazia come criterio principe di selezione all'interno dell'*école* (e del corpo) e più in generale come principio fondamentale della mobilità sociale, l'«École des ponts et chaussées» opera nella direzione del superamento delle stesse coordinate di fondo della società d'antico regime.

Alla stratificazione sociale tipica di quest'ultima, fondata su requisiti di nascita e di *status*, si contrappone nell'ideologia e nella mentalità di allievi e ingegneri, sia pure in forma embrionale e nonostante la presenza di elementi di contraddizione, quella società del talento e del merito, a dominanza tendenzialmente borghese, che la rivoluzione si incaricherà di enucleare e di assestare in maniera definitiva. Ed il passaggio indenne attraverso le burrascose vicende rivoluzionarie della stragrande maggioranza del personale dei «ponts et chaussées» (gli «ingénieurs de la nation» di estrazione borghese, come essi stessi si definivano contrapponendosi agli ingegneri militari di provenienza nobiliare) va indubbiamente interpretato anche alla luce di queste osservazioni.

In un recente volume, P. Bourdieu ha insistito sulla rilevanza che il nesso *écoles-corps* conserva anche nella Francia odierna, affermando giustamente che solo andando alla ricerca delle radici storiche di questo nesso si può comprendere la sua valenza strutturale. In particolare, il noto sociologo si sofferma, riprendendo alcune tesi già avanzate da W. Fischer e P. Lundgreen[9], sulla funzione analoga svolta dalla *noblesse de robe* in antico regime, di cui i tecnocrati contemporanei sarebbero «les héritiers structuraux»[10], e dai «grands corps» dello Stato nella società francese contemporanea.

In tal senso, la «noblesse d'Etat», che secondo Bourdieu viene inizialmente a configurarsi come «noblesse de robe»,

[9] W. Fischer - P. Lundgreen, *Il reclutamento e l'addestramento del personale tecnico e amministrativo*, in Ch. Tilly (ed), *La formazione degli stati nazionali nell'Europa occidentale*, Bologna 1984, pp. 297-395.

[10] P. Bourdieu, *La noblesse d'État. Grandes écoles et esprit de corps*, Paris 1989, p. 543.

ed il titolo scolastico, vale a dire la sanzione giuridica e simbolicamente operante di un determinato corso di studi, che conferisce un privilegio esclusivo, sono il frutto di invenzioni complementari. Le *grandes écoles*, che affondano giustappunto le loro radici in antico regime, sono il canale privilegiato di formazione e di accesso ai grandi corpi statali costituiti sulla base della selezione scolastica. I titoli scolastici, «proches en cela des titres nobiliaires»[11], assicurano quindi a coloro che ne sono in possesso un monopolio legale, protetto dallo Stato, all'esercizio di determinate funzioni.

Le considerazioni di Bourdieu colgono indubbiamente un aspetto importante dell'evoluzione dei rapporti tra sapere e potere nella Francia moderna e contemporanea. Ad uno sguardo di lunga durata infatti *noblesse de robe* e *licenciés* delle *grandes écoles* possono essere equiparati, tenendo conto della funzione strutturale svolta dai due gruppi, sia pure in differenti contesti storici. Tuttavia, nel caso specifico dei «ponts et chaussées», primo settore amministrativo in cui è possibile analizzare storicamente il legame tra corpo professionale e istituzione scientifica di trasmissione del sapere, il filo diretto che legherebbe queste due formazioni sociali è molto meno visibile o, per meglio dire, quasi del tutto inesistente. Gli ingegneri dei «ponts et chaussées» sembrano rappresentare piuttosto il gruppo più significativo di quella «élite de fonction publique»[12] che trae dal possesso di un sapere tecnico-scientifico, regolarmente acquisito e formalmente accertato, e dalla peculiare posizione nell'amministrazione statale la sua legittimazione politica ed il suo prestigio sociale.

Il servizio dei «ponts et chaussées» è esemplificativo, in conclusione, di quella via francese alla modernizzazione che passa attraverso la formazione, dispensata all'interno delle *grandes écoles* (i cui debiti nei confronti dell'ingegneria sono assai grandi), di un personale tecnico-amministrativo alta-

[11] *Ibidem*, p. 535.

[12] M. Reinhard, *Élite et noblesse dans la deuxième moitié du XVIII siècle*, in «Revue d'histoire moderne et contemporaine» III, 1956, pp. 5-37.

mente specializzato, irreggimentato nei «grands corps de l'État», e che trova nell'apparato amministrativo statale la spinta propulsiva. Il ruolo particolarmente rilevante svolto dagli ingegneri statali nella società francese si comprende, infatti, solo tenendo conto dell'intervento nello sviluppo economico e sociale di uno Stato estremamente centralizzato, che si sostituisce alla via di sviluppo capitalistico all'inglese la quale invece non contempla un intervento così forte e diretto dello Stato.

Ciò che rende ancor più interessante il servizio amministrativo dei «ponts et chaussées» attiene però alla variabile «territorio»: quest'ultimo, a seguito dell'intervento di tecnici ed amministratori, viene infatti rimodellato e ricreato secondo criteri unitari. L'amministrazione diventa cioè, come è stato efficacemente sostenuto, una «instance constitutive du territoire»[13], inteso quest'ultimo non solo come spazio differenziato, che una rete capillare di vie di comunicazione tende ad avvicinare, ma anche come spazio integrato e politicamente controllato. Il peculiare sviluppo settecentesco delle vie di comunicazione francesi, centrate secondo un disegno stellare su Parigi, ne è la dimostrazione più convincente.

Certo, anche nel resto d'Europa si assiste, nel corso del XVIII secolo, ad iniziative di impronta analoga tendenti ad instaurare un legame sempre più solido ed articolato tra scienza e potere. Nel campo dell'ingegneria in particolare, per lo stretto nesso ivi esistente con il territorio, dal duplice punto di vista dell'intervento tecnico e della rilevazione cartografica, tali iniziative sono anche più numerose. Persino nella penisola italiana si assiste ad un crescendo di iniziative in questo campo, che vanno dalla costituzione di corpi professionali, civili o militari, alla creazione di uffici cartografici, all'istituzione di scuole e accademie deputate alla formazione di funzionari e tecnici[14]. Tuttavia, in nessun caso si

[13] P. Alliès, *L'invention du territoire*, Grenoble 1980, p. 152.

[14] Dalla Repubblica di Genova a quella di Venezia, dalla Toscana granducale al Piemonte sabaudo, alla Lombardia austriaca, dappertutto si tenta di escogitare soluzioni istituzionali efficaci al problema della formazione scientifica dei tecnici civili e/o militari. Per un quadro delle

giunge a prefigurare e a rendere operativo, sia pure in forme embrionali, qualcosa di simile all'efficace e duraturo sistema francese, consistente nella creazione di un canale privilegiato di comunicazione tra istituzioni scientifiche di trasmissione del sapere e corpi professionali, incardinati nell'amministrazione statale, che ad esse attingono per il proprio reclutamento. Nel triangolo formato da *grandes écoles*, *grands corps* e amministrazione statale, indicata a ragione quest'ultima come il più solido fattore di continuità dell'intera storia francese[15], si afferma la pratica della selezione delle *élites* tecnico-amministrative.

Se sono ancora da condividere le lontane osservazioni di Tocqueville relative proprio all'amministrazione dei «ponts et chaussées», che avrebbe a suo avviso conservato, al di là della Rivoluzione, non solo gli stessi organismi istituzionali ma anche le stesse denominazioni d'antico regime[16], è però

innovazioni amministrative, professionali e scientifiche introdotte nel campo della cartografia e del governo del territorio nella penisola italiana, si rimanda (nel contesto di un'interessante fioritura di studi intorno al trittico sapere-potere-territorio) ai due bei volumi della Società ligure di Storia Patria *Cartografia e Istituzioni in età moderna*, Genova 1987, ed in particolare ai saggi di E. Concina, C. Bitossi, L. Rombai, G. Liva, M. Quaini. Sul Piemonte, che va attirando di recente molta attenzione, cfr. i lavori, con differente prospettiva, di V. Ferrone, *Tecnocrati militari e scienziati nel Piemonte dell'antico regime. Alle origini della Reale Accademia delle Scienze di Torino*, in «Rivista storica italiana» XCVI, 1984, pp. 414-509 e di W. Barberis, *Le armi del Principe: la tradizione militare sabauda*, Torino 1988. A proposito infine della Lombardia austriaca, le cui dinamiche professionali differiscono radicalmente dal caso francese, a causa soprattutto della dialettica tra organizzazione corporativa (collegi professionali) e istituzione universitaria, il rimando d'obbligo è ai numerosi lavori di E. Brambilla, e per quanto riguarda in particolare le professioni tecniche, a *Le professioni scientifico-tecniche a Milano e la riforma dei collegi privilegiati (sec. XVII-1770)*, in G. Barbarisi (ed), *Ideologia e scienza nell'opera di Paolo Frisi (1728-1784)*, Milano 1987, pp. 345-446.

[15] Già Tocqueville aveva sostenuto che «depuis 89, la constitution administrative est toujours restée debout au milieu des ruines des constitutions politiques» (*L'Ancien Régime et la Révolution*, Paris 1952, II, p. 243). Cfr. inoltre, più in generale, P. Legendre, *Histoire de l'administration de 1750 à nos jours*, Paris 1968 (tr. it. *Stato e società in Francia*, Milano 1978).

[16] Val la pena di citare l'intero passo di Tocqueville: «Le grand agent du gouvernement central en matière de travaux publics était, comme de nos

altrettanto vero che il problema della continuità o della discontinuità fra *Ancien Régime* e Rivoluzione si rivela in parte, riprendendo le parole di J. Meyer, un «falso problema»[17].

I più importanti elementi di discontinuità si collocano infatti, come mostra con chiarezza anche il servizio statale dei «ponts et chaussées», intorno alla metà del Settecento. È in quell'epoca che si manifestano le trasformazioni più vistose, di prassi e di mentalità, nell'amministrazione francese, e sono quelle decine di *premiers commis* dell'apparato amministrativo della monarchia (del controllo generale delle finanze come di altri ministeri e delle intendenze) ad illustrare con chiarezza tali trasformazioni. In tal senso, il problema delle continuità e delle discontinuità, al plurale, tra antico regime (le cui contraddizioni politiche interne tendono ad essere sottaciute se rapportate all'evento rivoluzionario) e rivoluzione, va rivisitato, come suggerisce sempre Meyer, alla luce della questione preliminare circa l'importanza della «mutation mentale»[18] di questo personale amministrativo che passò indenne attraverso le vicende rivoluzionarie. Di tale «mutation mentale» è altrettanto esemplificativa quella schiera di ingegneri dei «ponts et chaussées» che, al pari dei *premiers commis* ministeriali, va considerata all'origine del tipo moderno di funzionario.

La storia francese del XVIII secolo, generalmente dominata

jours, le *corps des ponts et chaussées*. Ici tout se ressemble d'une manière singulière, malgré la différence des temps. L'administration des ponts et chaussées a un conseil et une école: des inspecteurs qui parcourent annuellement toute la France; des ingénieurs qui résident sur les lieux et sont chargés, sous les ordres de l'intendant, d'y diriger tous les travaux. Les institutions de l'ancien régime, qui, en bien plus grand nombre qu'on ne le suppose, ont été transportées dans la société nouvelle, ont perdu d'ordinaire dans le passage leurs noms alors même qu'elles conservaient leurs formes; mais celle-ci a gardé l'un et l'autre: fait rare» (*L'Ancien Régime*, cit, p. 112).

[17] J. Meyer, *Continuité et discontinuité de l'ancien régime à la Révolution*, in W. Paravicini - K.F. Werner (edd), *Histoire comparée de l'administration (IV-XVIII siècles)*, Actes du XIV colloque historique franco-allemand, Tours 27 mars - 1 avril 1977, Zürich-München 1980, p. 61.

[18] *Ibidem*, p. 67.

dai temi del progresso e della circolazione dei lumi, può essere, alla luce delle indicazioni della più recente storiografia, amministrativa e non, utilmente scritta anche attraverso lo studio dei tecnici e dei funzionari della «monarchia amministrativa». In tal modo, forse, essa può finalmente cessare di essere letta obbligatoriamente, come denunciava ancora pochi decenni fa H. Lüthy, alla stregua «di una prefazione e di una conclusione: declino e fine dell'*Ancien Régime*, prefazione della Rivoluzione»[19].

[19] H. Lüthy, *Profilo del «secolo di Luigi XV»*, in *Da Calvino a Rousseau. Tradizione e modernità nel pensiero socio-politico dalla Riforma alla Rivoluzione francese*, Bologna 1965, p. 127 (ma il saggio compare già nel secondo volume de *La Banque protestante en France*, Paris 1961).

Capitolo primo

La Francia moderna: «società corporativa» e «monarchia amministrativa»

1. *La società corporativa: il caso francese*

Ritornando sul tema del rapporto tra «sistema per ceti» e «formazione dello Stato» nell'esperienza costituzionale tedesca dal XV al XVIII secolo[1], Gerhard Oestreich ricordava, in apertura di uno dei suoi ultimi saggi, il singolare e interessante episodio verificatosi nel corso del X Congresso internazionale di scienze storiche, tenutosi a Roma nel 1955: mentre infatti in una delle relazioni generali[2], dedicata al problema dell'assolutismo europeo, veniva sostanzialmente trascurato l'apporto delle formazioni cetuali allo sviluppo dello Stato moderno, in un'altra sala, dove si svolgeva la riunione della «Commissione internazionale per la storia delle assemblee di stati», invece, il riconoscimento del ruolo politico svolto dai ceti nel processo di formazione dello Stato moderno era considerato il presupposto implicito da cui doveva muovere la ricerca storica.

Attraverso la rievocazione di questo episodio, lo storico tedesco intendeva porre l'accento sul persistente e radicato contrasto storiografico che ancora alla fine degli anni Ses-

[1] G. Oestreich, *Ständetum und Staatsbildung in Deutschland*, (comunicazione presentata al XVIII Congresso della «Commission internationale pour l'histoire des assemblées d'états» tenutosi a Rostock nel 1966), in *Geist und Gestalt des frühmodernen Staates. Ausgewählte Aufsätze*, Berlin 1969, pp. 277-289 (tr. it. *Sistema per ceti e formazione dello Stato in Germania*, in A. Musi, ed, *Stato e pubblica amministrazione nell'Ancien Régime*, Napoli 1979, pp. 285-300).

[2] Si tratta della relazione, per tanti versi estremamente interessante, di F. Hartung - R. Mousnier, *Quelques problèmes concernant la monarchie*

santa caratterizzava gli studi storici sull'argomento: da un lato i fautori, richiamantisi ad un consolidato indirizzo storiografico, di una più decisa e predominante accentuazione della funzione svolta dal polo principesco-assolutistico nel processo di costruzione di quella «forma storicamente determinata di organizzazione del potere»[3] che va sotto il nome di «Stato moderno», e dall'altro i sostenitori di una più adeguata e necessaria valutazione del principio consociativo-cetuale all'interno del medesimo processo[4]. Tuttavia, mentre rilevava la persistenza di tale contrasto, egli si faceva portavoce però della necessità di un definitivo superamento dello stesso, al fine di giungere ad una più complessiva e corretta comprensione della vicenda «costituzionale» dell'Europa d'antico regime, nelle sue diverse varianti nazionali[5].

Quest'ultimo orientamento storiografico, sempre meno disposto a concepire in maniera rigida il «dualismo» tra principe e ceti e a valutare lo svolgimento di tale «dualismo» a partire dagli esiti successivi del processo di costruzione di una moderna statualità, si è venuto gradualmente affermando, soprattutto in questo secondo dopoguerra, nella ricerca

absolue, in *Relazioni del X Congresso internazionale di Scienze storiche* (Roma 1955), IV: *Storia moderna*, Firenze 1955, pp. 3-55.

[3] L'espressione è tratta da P. Schiera, voce *Stato moderno*, in N. Bobbio (ed), *Dizionario di politica*, Torino 1976, pp. 1006-1012.

[4] Su questo dibattito storiografico, con riferimento alla esperienza storico-costituzionale tedesca, cfr. l'ampia rassegna di I. Cervelli, *Ceti e assolutismo in Germania. Rassegna di studi e problemi*, in «Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento» III, 1977, pp. 431-512; dello stesso cfr. anche *Ceti territoriali e Stato moderno in Germania: un problema storico e storiografico*, in A. Musi (ed), *Stato e pubblica amministrazione*, cit., pp. 155-178.

[5] Dopo aver sottolineato che né la sopravvalutazione del principio corporativo-cetuale né tantomeno continuare a porre l'accento sul principio signorile-monarchico possono contribuire al superamento degli steccati polemici, così si esprimeva lo stesso Oestreich in altro luogo: «Solo tenendo d'occhio nello stesso momento la persistenza di un'antica signoria dei ceti su base aristocratica e la nuova dinamica delle istituzioni assolutistiche si può giungere ad un giudizio corretto. La considerazione del vecchio e del nuovo, lo sguardo dall'alto e dal basso devono armonizzarsi nella ricerca. Le antiche strutture dell'antica nobiltà europea e le

storica occidentale, e non solo tedesca[6]. I ceti, gli ordini, i corpi, nella loro determinazione sociale e politica, sono stati considerati non solo e non tanto come elementi di freno e di ostacolo della centralizzazione e razionalizzazione dell'apparato amministrativo signorile-monarchico, bensì come strutture fondamentali dello svolgimento dell'esperienza storica europeo-occidentale in età moderna. Si è quindi rivolta maggiore attenzione ad una considerazione dal basso della monarchia assoluta, orientata a cogliere gli ambiti di azione autonoma delle formazioni cetual-corporative, la sopravvivenza di forze locali o particolaristiche, con una espressione efficace «gli elementi non assolutistici dell'assolutismo»[7]. Ad una visione unilaterale dello sviluppo storico, centrata sull'azione unificatrice dell'assolutismo monarchico, si è sostituita quindi una visione molto più attenta alla complessa e pluralistica articolazione del potere, o dei poteri, nella società d'antico regime.

nuove forme di realizzazione giuridiche, economiche e militari, si trovano in un vitale rapporto di reciproco scambio attraverso l'unione del principio monarchico con quello altoborghese». (G. Oestreich, *Strukturprobleme des europäischen Absolutismus*, 1969, poi in *Geist und Gestalt*, cit., tr. it. *Problemi di struttura dell'assolutismo europeo*, in E. Rotelli - P. Schiera, edd, *Lo Stato moderno*, I: *Dal Medioevo all'età moderna*, Bologna 1971, pp. 173-191, cit. a p. 181).

[6] Per un inquadramento di tale problematica cfr. G. Oestreich - I. Auerbach, *Die ständische Verfassung in der westlichen und in der marxistisch-sowjetischen Geschichtsschreibung*, in «Anciens pays et Assemblées d'états-Standen en Landen» LXVII, 1976, pp. 5-54 (tr. it. *La costituzione per ceti nella storiografia occidentale e in quella marxista sovietica*, in P. Schiera, ed, *Società e corpi*, Napoli 1986, pp. 159-217). Con riferimento alla storiografia italiana degli ultimi vent'anni si veda l'introduzione di C. Mozzarelli alla prima sezione, relativa alla Italia d'antico regime, dell'archivio dell'Istituto per la scienza dell'amministrazione pubblica, *L'amministrazione nella storia moderna*, (Archivio n.s. 3), Milano 1985, pp. 5-20, nella quale oltre ad insistere sulla intrinseca diversità tra i vari Stati «moderni» d'antico regime e lo Stato moderno e contemporaneo, in quanto a logiche organizzative e modalità di funzionamento, l'A. giunge a parlare, forse guardando troppo da presso alla vicenda degli Stati della penisola, di perdita di «ogni capacità concettuale» della stessa categoria di «Stato moderno» (p. 14). Analoghe considerazioni sono svolte dallo stesso autore nell'introduzione alla recente traduzione italiana del volumetto di W. Doyle, *L'antico regime*, Firenze 1986, pp. VII-XXV.

[7] G. Oestreich, *Problemi di struttura*, cit., p. 177.

Già a partire dagli anni Trenta di questo secolo, però, un tale orientamento storiografico era stato promosso, sia pure con evidenti limiti, dallo storico belga Émile Lousse[8], ed aveva ricevuto un significativo impulso dalla fondazione, cui aveva attivamente partecipato lo stesso Lousse, della «Commission pour l'étude des origines des Assemblées d'états» (poi divenuta la «Commission internationale pour l'histoire des Assemblées d'états - International Commission for the History of Representative and Parliamentary Institutions»)[9].

Sostenitore della concezione «corporativa e costituzionale», di matrice tedesca, nello studio delle assemblee di stati, di

[8] Nato ad Anderlecht-Bruxelles il 10 ottobre 1905, Émile Lousse è scomparso di recente all'età di ottantuno anni (21 ottobre 1986). Laureatosi in filosofia e lettere nel 1926 e successivamente addottoratosi in diritto (1929), si era formato al metodo storico all'Università cattolica di Lovanio. Il periodo della sua più intensa ed omogenea produzione scientifica si situa nel ventennio che va dal 1933 al 1953: per un elenco completo della sua bibliografia (fermo però al 1964) cfr. *Elenchus bio-bibliographicus prof. É. Lousse*, in *Album É. Lousse*, Louvain-Paris s.d. [ma 1964], IV, pp. 205-262. Dotato di uno spiccato «tempérament de catalyseur» (L. Willaert, *Émile Lousse: l'homme, l'historien, le professeur*, in *Album É. Lousse*, cit., IV, p. 195), Lousse ha svolto anche un'intensa attività nel campo dell'organizzazione della ricerca e degli studi storici. Dei numerosissimi incarichi da lui ricoperti ricordiamo qui soltanto quelli di vicepresidente (1951-61), presidente (1961-62) e presidente onorario (1962) della Federazione belga dei professori di storia e di presidente della «Commission du Lexique européen de termes d'Histoire», costituita nel 1957 dal Consiglio d'Europa. Di tutta questa attività occorre ricordare però soprattutto la parte di primo piano da lui avuta nelle vicende della «Commission internationale pour l'histoire des Assemblées d'états» di cui è stato successivamente, dalla fondazione, segretario (1936-56), vicepresidente (1956-60) e presidente (1960-70) – all'epoca della sua scomparsa ricopriva ancora la carica di presidente onorario –. Per un ricordo della sua figura di studioso, dopo la sua scomparsa (in verità passata alquanto sotto silenzio) cfr. le poche righe di H. G. Koenigsberger, *Émile Lousse: A Personal Appreciation*, in «Parliaments, Estates and Representation» VII, 1987, pp. 111-113.

[9] Votata al VII Congresso internazionale di scienze storiche, riunito a Varsavia nel 1933, alla luce della discussione seguita al rapporto di É. Lousse (*La formation des états dans la société européenne du moyen âge et l'apparition des assemblées d'états. Questions de faits et de méthodes*, in «Bulletin of the International Committee of Historical Sciences» V, 1933, n. 18, pp. 84-96) e su proposta di Fr. Olivier-Martin, la risoluzione di procedere alla creazione di una commissione permanente per lo studio

contro alla concezione «istituzionale e parlamentare», affermatasi, con largo anticipo sulla prima, in Francia e in Inghilterra, vale a dire nei due paesi maggiormente influenzati dalla fortuna politica del liberalismo[10], lo storico belga si è distinto per aver tra i primi sostenuto la necessità di allarga-

comparato della formazione delle assemblee di stati, venne approvata, dopo essere stata riformulata alle «Journées d'histoire du droit» di Parigi del 1935, dal Comitato internazionale di scienze storiche, riunito a Bucarest dal 13 al 16 aprile 1936, che ammise la «Commission pour l'étude des origines des Assemblées d'états» tra le sue commissioni esterne (ventitreesima). Dopo aver allargato, sotto la presidenza di A. Coville e la vice-presidenza di P.S. Leicht, il suo campo di interesse e favorito la collaborazione internazionale tra gli studiosi (donde la nuova denominazione di «Commission internationale pour l'histoire des Assemblées d'états»), al IX Congresso internazionale di Parigi del 1950, con l'inglese H. M. Cam alla presidenza, la Commissione assunse l'attuale denominazione bilingue, affiancando a quella francese la versione inglese di «International Commission for the History of Representative and Parliamentary Institutions» (indicativa dell'ulteriore allargamento del programma scientifico della Commissione, anche al di là della fine dell'*ancien régime*, e di un certo risveglio della concezione «parlamentaristica»). Per maggiori informazioni sulla storia e sull'attività scientifica e editoriale, molto intensa in questi cinquant'anni, della Commissione, cfr. É. Lousse, *La Commission internationale pour l'histoire des Assemblées d'états 1936-1956*, in «Schweizer Beiträge zur Allgemeinen Geschichte» XIV, 1956, pp. 190-210; É. Lousse, *La Commission internationale pour l'histoire des Assemblées d'états 1936-1961*, in «Revue historique de droit français et étranger» XL, s.4, 1962, pp. 128-130; H. M. Cam, *The Commission for the History of Representative and Parliamentary Institutions 1936-1966*, in *XII Congrès international des Sciences historiques*, Wien 1965, Louvain-Paris 1966, pp. IX-XII; e, da ultimo, le brevi note dell'attuale presidente, S. Mastellone, *The 50th Anniversary of the International Commission for the History of Representative and Parliamentary Institutions 1936-1986*, in «Parliaments, Estates and Representation/Parlements, États et Représentation» VII, 1987, pp. 1-8, in occasione del cinquantenario della fondazione.

[10] Per una trattazione analitica di queste due concezioni, che non è possibile svolgere in questa sede, si rimanda a É. Lousse, *Parlementarisme ou Corporatisme? Les origines des assemblées d'états*, in «Revue historique de droit français et étranger» XIV, s.4, 1935, pp. 683-706 (tr. it. in P. Schiera, ed, *Società e corpi*, cit., pp. 133-157) e alla lunga introduzione premessa alla sua opera maggiore, *La société d'ancien régime. Organisation et représentation corporatives* (1943), Louvain 1952^2, pp. 1-62 (la traduzione italiana di questa introduzione, con un ridotto apparato di note, è apparsa nella raccolta curata da G. D'Agostino, *Le istituzioni parlamentari nell'ancien régime*, Napoli 1980, pp. 5-41).

re il campo della ricerca dallo studio delle istituzioni rappresentative alla configurazione della struttura sociale che esprimeva tali istituzioni[11]. Grazie anche al suo contributo l'indagine storica si è indirizzata alla comprensione dei caratteri specifici della «costituzione per ceti» e si è sviluppata «fino a divenire analisi strutturale dell'intero sistema delle relazioni giuridiche, sociali, economiche e politiche»[12]. Il rinnovamento e gli sviluppi successivi della storiografia sulla «costituzione per ceti»[13], devono quindi molto all'opera dello storico belga, dalla quale hanno tratto nuovi stimoli per una riconsiderazione del ruolo svolto dai ceti e dalle altre formazioni corporative nello sviluppo storico della vicenda politica occidentale moderna.

[11] Per un più approfondito esame dell'approccio e del contributo storiografico di Émile Lousse, in verità poco conosciuto in Italia, rinviamo al nostro saggio *La storiografia «corporativa» e «costituzionale» di Émile Lousse: osservazioni e linee di verifica*, apparso sugli «Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento» XIII, 1987, pp. 271-326.

[12] G. Oestreich - I. Auerbach, *La costituzione*, cit., p. 171.

[13] Senza scordare i nomi di Werner Näf, Dietrich Gerhard e quello già più volte menzionato di Gerhard Oestreich, si vuole qui soltanto richiamare il contributo di Otto Brunner, ed in particolare la sua opera maggiore, *Land und Herrschaft*, che ha contribuito ad una revisione sostanziale dell'immagine della «costituzione per ceti» così come emergeva dai precedenti lavori di G. von Below e di H. Mitteis. Alla base di questa revisione vi è, secondo Brunner, la necessità di giungere ad una più esatta, unitaria e complessiva comprensione di questa specifica forma di organizzazione del potere che, al contrario, non è raggiungibile attraverso l'uso di categorie dedotte dalla particolare evoluzione dello Stato di diritto ottocentesco (come quella, ad esempio, della separazione Stato-società, utilizzata dalla precedente storiografia con riferimento anche all'antica società per ceti). Per un esame del metodo storico di Otto Brunner, ruotante intorno al trittico *Sozialgeschichte, Verfassungsgeschichte* e *Begriffsgeschichte*, e per un inquadramento di tale opera nella storiografia brunneriana, cfr. l'introduzione di P. Schiera alla edizione italiana: *Terra e potere. Strutture pre-statuali e pre-moderne nella storia costituzionale dell'Austria medievale*, Milano 1983, pp. IX-XXXVII; per una riconsiderazione del contributo storiografico di Brunner, sul quale si è sviluppato un appassionato dibattito negli ultimi decenni in Italia, si vedano inoltre le relazioni di P. Schiera, H. Boldt, Ch. Dipper, M. Meriggi e gli interventi del recente incontro di Trento (19-21 marzo 1987), dedicato appunto all'opera dello storico austriaco, pubblicati negli «Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento» XIII, 1987.

La ricostruzione della morfologia della società d'antico regime, articolata in un *continuum* di formazioni corporative di vario grado e dignità, ordinate gerarchicamente in considerazione della rilevanza delle funzioni pubbliche espletate, rappresenta uno dei risultati più interessanti raggiunti dalla storiografia in questo campo. Dalle più semplici di tali formazioni, i *corps* o *corporations*[14], cellule primarie di una organizzazione sociale essenzialmente fondata sul solidarismo corporativo, fino alle più complesse, le *unions de pays*, passando attraverso *ordres* (o *états*)[15] e *pays*, il tessuto corpora-

[14] I due termini, sui quali avremo modo di tornare, non vengono utilizzati da Lousse in modo univoco. Talvolta essi assumono un'accezione sinonimica; più spesso invece con il primo si indicano indistintamente tutte le formazioni corporative primarie, mentre il secondo, che compare nel vocabolario politico e sociale francese solo nella seconda metà del XVIII secolo, designa una specie particolare e minore di associazione corporativa, la corporazione d'arti e mestieri. Analogamente M. Marion sostiene che il termine «corporation» veniva generalmente applicato alle «communautés d'arts et métiers» mentre «corps» era riservato alle più importanti di esse, e cita i «six grands corps» di mercanti della città di Parigi (M. Marion, *Dictionnaire des institutions de la France aux XVII et XVIII siècles*, Paris 1923, I, p. 152).

[15] Trattandosi di aggregazioni differenti da quelle primarie, Lousse ritiene che queste ultime non possano essere indicate con il termine «corps», per quanto quest'ultimo sia stato frequentemente e comunemente adoperato nel vocabolario francese d'antico regime per designare le più diverse realtà (cfr. *Dictionnaire de l'Academie françoise*, Paris 1694, dove, oltre ad elencare ciò che con tale termine si indica – ceti, province, regno, università, parlamenti, ecc. –, si afferma, a riprova della confusione e interscambiabilità di termini esistente: «Ordre, se dit aussi des Corps qui composent un Etat»). Anche tra i due termini «ordre» e «état», che hanno avuto maggiore diffusione, (utilizzati da Lousse con esplicita intenzione sinonimica), si può notare una notevole confusione sia nelle fonti che in campo storiografico. P. Richelet indica con il termine «état», oltre all'assemblea della nobiltà, del clero e del «peuple», anche un «rang et ordre Politique entre les hommes»; ed il termine «ordre» assieme a quest'ultimo significato assume anche quello di una delle tre formazioni corporative che compongono gli «Etats de France» oppure di una suddivisione interna a tali formazioni: «Le Clergé est composé de deux Ordres» (*Dictionnaire françois, contenant les mots et les choses, plusieurs nouvelles remarques sur la langue françoise...*, Genève 1680). Nel 1690 A. Furetière fornisce con più chiarezza questa duplice accezione dei termini «ordre» e «estat»: il primo si può riferire sia alla «distinction des personnes» sia ai «corps d'un Estat» e, allo stesso modo, con il secondo si indicano tanto i «differens ordres du Royaume», quanto i

tivo della società d'*ancien régime* emerge con chiarezza nella sua pluralistica configurazione[16].

Riprendendo la lezione della più risalente storiografia costituzionale tedesca e soprattutto i magistrali saggi di Otto Hintze[17], Lousse ha contribuito a porre le basi di quella successiva riconsiderazione del ruolo politico dei ceti, non più visti solo ed esclusivamente in funzione della limitazione costituzionale del potere principesco, sempre più proteso verso l'attuazione pratica del principio teorico della sovranità assoluta, bensì come potente fattore di autonoma azione

«differens degrez ou professions ou emplois» (*Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes...*, La Haye-Rotterdam 1690; Paris 1978). Anche R. Mousnier, sulla scia di queste indicazioni, nel definire il tipo di stratificazione per «ordres» e «états» utilizza questi termini secondo la duplice accezione richiamata: a volte sono considerati sinonimi ed indicano i differenti ordini del regno; altre volte invece designano stratificazioni sociali di differente spessore: «Les grandes strates sont des ordres. Les ordres se subdivisent en strates moins épaisses ou 'états'» (*Les concepts d'«ordres», d'«états», de «fidélité» et de «monarchie absolue» en France de la fin du XV siècle à la fin du XVIII*, in «Revue historique» XCVI, 1972, pp. 289-312, cit. a p. 295). Sull'intera problematica, cfr. W. H. Sewell, *État, Corps, and Ordre: Some Notes on the Social Vocabulary of the French Old Regime*, in H. U. Wehler (ed), *Sozialgeschichte heute. Festschrift für Hans Rosenberg zum 70. Geburtstag*, Göttingen 1974, pp. 49-68; sulla trasformazione del significato del termine «estat», cfr. G. Miglio, *Genesi e trasformazioni del termine-concetto «stato»*, in *Stato e senso dello Stato oggi in Italia*, Milano 1981, pp. 65-86 e J.-P. Brancourt, *Des «estats» à l'Etat: évolution d'un mot*, in «Archives de philosophie du droit», 1976, n. 21, pp. 39-54; sull'equivalente tedesco *Stand*, cfr. infine H. Stuke, *La signification du mot «Stand» dans les pays de langue allemande*, in R. Mousnier (ed), *Problèmes de stratification sociale. Actes du Colloque international* (1966), Paris 1968, pp. 37-53.

[16] Per una trattazione analitica di tali formazioni corporative e delle loro specificità costitutive, cfr. É. Lousse, *La société*, cit.

[17] Si vedano in particolare i due contributi, apparsi entrambi sulla «Historische Zeitschrift» nel 1930 e nel 1931 (*Tipologia delle costituzioni per ceti in Occidente* e *Condizioni storiche generali della costituzione rappresentativa*, in *Stato e società*, Bologna 1980, pp. 102-137 e 221-235), nei quali il grande storico tedesco applica concretamente il metodo comparativo allo studio delle costituzioni per ceti nel contesto, geografico e politico, europeo-occidentale (sulla comparazione nella ricerca storica, cfr. la comunicazione presentata da M. Bloch al VI Congresso interna-

politica all'interno di quella complessa forma di organizzazione del potere che si indica con l'espressione di «costituzione per ceti»[18]; ed inoltre la sua opera ha condotto ad un significativo spostamento della problematica cetuale, estendendo l'indagine dal sistema per ceti, inteso in senso politico, ai ceti in quanto fenomeno sociale specifico della società d'*ancien régime*, «dallo Stato per ceti allo Stato corporativo»[19].

zionale di scienze storiche tenutosi ad Oslo nel 1928, *Pour une histoire comparée des sociétés européennes*, in «Revue de synthèse historique» XX, n.s., 1928 – ripubblicata anche in *Mélanges historiques*, Paris 1963, pp. 16-40). Per un inquadramento dell'opera e dell'impostazione metodologica di Hintze, orientata a «rinvenire un sentiero mediano tra quello della sociologia (sistematica) e quello della storiografia (individualizzante), lungo il quale esercitare al massimo grado l'esercizio della comprensione tipologica degli avvenimenti, mediante lo strumento irrinunciabile della comparazione» (P. Schiera, *Introduzione* a O. Hintze, *Stato e società*, cit., p. XIV), cfr. P. Schiera, *Otto Hintze*, Napoli 1974.

[18] La configurazione di tale forma di organizzazione del potere, e di conseguenza il ruolo politico-costituzionale svolto dalle formazioni cetuali, varia in considerazione della particolare ottica di analisi adottata, del punto di osservazione temporale prescelto e delle modalità specifiche di sviluppo delle diverse esperienze nazionali o territoriali, come ha esemplarmente chiarito G. Oestreich: «la categoria costituzione per ceti, intesa in senso più strettamente politico o in una accezione politico-sociale più comprensiva, sta ad indicare a seconda della prospettiva di analisi un sistema di potere più giuridico-istituzionale, più socio-economico, più generalmente strutturale; un sistema di potere che a partire da questa precomprensione viene diversamente descritto e valutato. ... In ciò acquista un grosso peso il punto d'osservazione temporale del ricercatore, se egli emetta il suo giudizio a partire più dall'inizio che dalla fine dell'esperienza della costituzione per ceti e se quindi valuti i ceti più considerando il diritto di signoria autogeno della prima età che non la loro condizione di privilegio degli ultimi tempi» (G. Oestreich - I. Auerbach, *La costituzione*, cit., pp. 167 e 173).

[19] *Ibidem*, p. 178. Gli autori utilizzano i termini «Ständestaat» e «Korporativstaat» con una significativa distinzione semantica: mentre il primo è riferito prevalentemente alla struttura politico-costituzionale, con il secondo si intendono richiamare gli aspetti più propriamente sociali della organizzazione politica. Per Lousse, al contrario, essi sono perfettamente sinonimi: egli sostiene infatti che l'espressione francese «État corporatif» è la più idonea a tradurre il tedesco «Ständestaat» (durante la discussione del 1935 alcuni studiosi avevano proposto invece l'adozione delle espressioni «état des États» o «état des Corps» preferibilmente a «État corporatif»; *Parlementarisme*, cit., p. 694). Più di recente lo sto-

La ricostruzione dell'organizzazione corporativa della società d'antico regime, sopra richiamata, condotta da Lousse su di un piano prevalentemente morfologico-strutturale piuttosto che storico-evolutivo, permette di cogliere in modo persuasivo la generalità e l'unitarietà del fenomeno corporativo. Nonostante l'eccessiva staticità di cui sembra soffrire, dovuta in primo luogo all'intento sistematico, essa risulta particolarmente efficace per l'inquadramento in termini unitari, e generalmente validi, al di là delle specifiche differenziazioni nazionali e regionali, della struttura sociale dell'Europa moderna. Pur essendo formulata, infatti, sulla base di un approccio metodologico e storiografico di derivazione tedesca e che ha trovato piena applicazione proprio in riferimento a tale esperienza costituzionale, essa si qualifica però, soprattutto, per la sua duttilità, per il fatto cioè di poter essere adoperata per descrivere la struttura sociale dei diversi paesi europei; duttilità che è in parte una conseguenza dello spostamento operato nell'indagine storica, cui abbiamo già accennato, dallo «Stato per ceti» allo «Stato corporativo», vale a dire da una considerazione del potere sociale e politico in cui i ceti sono visti prevalentemente come forze politiche dotate di una peculiare funzione costituzionale e rappresentativa, ad una maggiormente centrata invece sulla dimensione sociale delle molteplici formazioni corporative. In tal modo, considerando lo «Stato per ceti» come una specie particolare di una più generale e diffusa forma di organizzazione del potere, denominata appunto «Stato corporativo», la struttura corporativa della società che si ricava dalla ricostruzione loussiana può efficacemente essere utilizzata per

rico svizzero Fr. Gilliard, appoggiato da D. Gerhard, ha riproposto, in termini molto interessanti, la necessità di una distinzione tra i due termini «Ständestaat» e «Korporativstaat»: mentre quest'ultimo andrebbe riferito a tutti gli Stati d'antico regime in cui «des corporations, des formations corporatives proprement dites, ont existé», il primo invece denoterebbe una specie, un tipo particolare di Stato corporativo, giacché «les ordres, '*die Stände*', n'ont été qu'une espèce de formations corporatives et qui n'auraient pas joué de rôle politique dans certains États» (cfr. É. Lousse, *Gouvernés et gouvernants en Europe occidentale durant le bas Moyen Age et les temps modernes. Rapport général*, in *Gouvernés et gouvernants*, III: *Bas Moyen Age et temps modernes*, Bruxelles 1966, p. 44).

analizzare realtà sociali e politiche non direttamente interpretabili alla luce di un modello dualistico (principe-ceti), tipico della vicenda costituzionale dei territori tedeschi, come ad esempio quella francese[20].

Nell'assetto sociale e politico della Francia moderna infatti, le istituzioni rappresentative dei ceti (*assemblées d'états*) non hanno avuto un peso paragonabile a quello detenuto da simili istituzioni in altri contesti politici, né tantomeno hanno svolto un'azione determinante sull'orientamento degli sviluppi successivi del potere monarchico. La debolezza di tali istituzioni e la scarsa capacità d'azione politica sono particolarmente visibili nel caso degli *États généraux*, la cui convocazione appare come un evento del tutto «eccezionale»[21] nella vita della monarchia francese e che, per di più, cessano di riunirsi dopo il 1614; una valutazione in parte differente meritano invece gli stati provinciali, vale a dire le assemblee dei ceti di quelle province dotate di particolari privilegi politici e amministrativi, che hanno garantito un'azione più continua di rappresentanza degli interessi e di difesa delle consuetudini locali, più o meno incisiva in considerazione della posizione geografica e del peso politico della provincia. Nonostante infatti l'attacco ad esse portato dall'assolutismo regio (soprattutto nel corso del XVII secolo), alcune di tali assemblee, e non solo quelle dei grandi

[20] Sull'impossibilità di utilizzare tale modello per leggere lo sviluppo della monarchia francese cfr. B. Guenée, *L'histoire de l'État en France à la fin du Moyen Age vue par les historiens français depuis cent ans*, in «Revue historique» LXXXVIII, 1964, pp. 331-360 (tr. it. in E. Rotelli - P. Schiera, edd, *Lo Stato moderno*, cit., I, pp. 113-144): «Sans doute les assemblées d'État n'y ont-elles jamais eu en face du prince un poids tel qu'on puisse parler ici de l'État d'états, Ständestaat, et du dualisme chers aux historiens d'outre-Rhin» (p. 353).

[21] Che gli Stati generali rappresentino «l'exception et non la règle» nella Francia del XVI secolo, e una eccezione che d'altronde «agit d'une façon très réduite sur l'action effective du gouvernement», era già stato sottolineato da F. Chabod nel suo intervento al Colloquio internazionale sul Rinascimento organizzato dalla Société d'histoire moderne alla Sorbona nel 1956: *Y a-t-il un État de la Renaissance?* Di tale saggio esistono due versioni (una italiana, l'altra francese), che si differenziano su più punti particolari, entrambe riprodotte in *Scritti sul Rinascimento*, Torino 1967, pp. 591-623 (cit. p. 613).

pays d'états, così potenti da riuscire a ostacolare o a bloccare nella propria circoscrizione territoriale l'intervento razionalizzatore e unificatore della monarchia, continuano a riunirsi e ad operare, se pur in un differente contesto politico e con più ristretti poteri, anche nel corso del XVIII secolo[22]. Nell'un caso e nell'altro però queste istituzioni, pur rendendo più complessa la mappa della reale articolazione del potere nella società francese, non hanno avuto una importanza tale da condizionare in modo decisivo l'evoluzione dell'assetto politico della monarchia.

Non intendiamo riportare alla luce, partendo da una valutazione sul ruolo delle istituzioni rappresentative, la vecchia polemica circa la centralizzazione o la decentralizzazione, la forza o la debolezza della monarchia francese della prima età moderna; polemica che, nata all'inizio degli anni '60, ha visto schierati su differenti posizioni storici di origine anglosassone, o da essi influenzati, per i quali la natura della «monarchia rinascimentale» francese andava ricercata nel suo carattere «popolare e consultivo» e studiosi, legati ad una impostazione tradizionalmente continentale, più inclini invece a porre l'accento sull'opera centralizzatrice svolta dal potere monarchico[23]. Ci sembra però fuor di dubbio, come già Federico Chabod indicava e come la più recente storiografia è concordemente propensa ad accettare, che più delle

[22] Per un inquadramento generale degli «stati provinciali» nella monarchia francese e per uno sguardo sull'evoluzione di tale istituzione, con riferimento in particolare ai suoi compiti amministrativi, dal XVI al XVIII secolo, cfr. M. Bordes, *L'administration provinciale et municipale en France au XVIII siècle*, Paris 1972, pp. 67-115.

[23] Il sostenitore più noto della prima tesi, da cui discende una nutrita serie di corollari che contraddistinguono la «monarchia rinascimentale» francese (decentralizzazione, debolezza, ruolo dinamico della nobiltà), è stato lo storico americano J. Russell Major; per la posizione contraria, che si appoggia sui lavori di G. Pagès e di R. Mousnier oltre che sulle osservazioni, già richiamate, di F. Chabod, cfr. S. Mastellone, *Osservazioni sulla 'Renaissance monarchy' in Francia*, in «Annali della Fondazione italiana per la storia amministrativa» I, 1964, pp. 421-430. Sulla polemica si veda anche B. Guenée, *Espace et État dans la France du Bas Moyen Age*, in «Annales E.S.C.» XXIII, 1968, pp. 744-758: estremamente interessante è la distinzione ivi formulata tra «centralizzazione istituzionale»

istituzioni rappresentative hanno pesato sullo sviluppo «costituzionale» della Francia moderna, in chiave di limitazione del potere monarchico, quei numerosi corpi di «officiers» ai quali è rimasto sostanzialmente legato, da più punti di vista, il destino successivo della stessa monarchia. La crescita dell'apparato burocratico, a ragione considerata come «la marque primordiale de l'histoire de l'État en France»[24], costituisce infatti, unitamente al fenomeno, ben presto assurto a sistema, della venalità delle cariche[25], un evento di portata decisiva. Essa ha contemporaneamente permesso alla monarchia, nel suo primo stadio di sviluppo, da un lato di estendere il suo raggio d'azione e di affermare la sua capacità d'intervento, dall'altro, grazie al commercio degli *offices*, di far fronte alla cronica necessità di mezzi finanziari immediatamente disponibili per le proprie esigenze. Tuttavia, come ha esaurientemente mostrato R. Mousnier nel suo pionieristico lavoro sulla venalità degli uffici al tempo di Enrico IV e Luigi XIII[26], le conseguenze più rilevanti di tale fenomeno si manifestano a livello sociale. La venalità degli uffici garantisce infatti a nuovi gruppi, dotati di una solida posizione economica e provenienti in prevalenza dalle fila dell'alta borghesia cittadina, la possibilità di una rapida ascesa nella gerarchia sociale e consente, di contro, alla monarchia di utilizzare questo nuovo strato sociale contro le pretese eccessive del tradizionale ceto nobiliare che aveva sino ad allora monopolizzato l'accesso alle cariche pubbliche[27]. La proliferazione degli uffici, legata in gran parte ad esigenze di

e «centralizzazione geografica», sulla base della quale Guenée conclude che per la Francia di tale epoca occorre parlare di «centralizzazione istituzionale» e di «decentralizzazione geografica».

[24] B. Guenée, *L'histoire de l'État*, cit., p. 359.

[25] Cfr., per un primo inquadramento del problema, G. Pagès, *La vénalité des offices dans l'ancienne France,* in «Revue historique» IC, 1932, pp. 477-495 (tr. it. in E. Rotelli - P. Schiera, edd, *Lo Stato moderno*, cit., II, pp. 227-244).

[26] R. Mousnier, *La vénalité des offices sous Henri IV et Louis XIII* (1945), Paris 1971^2.

[27] In merito all'importanza che l'origine sociale dei servitori dello Stato ha sull'assetto e sul funzionamento del potere politico, cfr. le osservazio-

tipo finanziario, porta quindi alla nascita e all'affermazione, grazie soprattutto alla perpetuità e alla ereditarietà dell'*office*[28], di un nuovo gruppo sociale, numeroso e coeso, che trae dalla delega di funzioni pubbliche una nuova legittimazione sociale e politica e la consapevolezza di costituire un «corpo» privilegiato, in grado di controllare e limitare in qualche modo l'invadenza del potere monarchico. Come è stato giustamente affermato infatti, quest'ultimo trova proprio in tale apparato burocratico «la source à la fois de sa puissance et de ses limites»[29].

ni svolte da F. Hartung - R. Mousnier, *Quelques problèmes*, cit., i quali, distinguendo tra le monarchie assolute come quella francese e spagnola che introducono nei loro consigli e nel loro apparato amministrativo un numero crescente di «robins» e di «létrados», e quelle monarchie, come la prussiana ad esempio, che riservano ai nobili le funzioni politiche e amministrative più importanti, si chiedono: «L'emploi d'hommes d'origine sociale différente ne donne-t-il pas à ces monarchies un esprit et un fonctionnement différent? N'y aurait-il pas lieu de distinguer deux types de monarchie absolue: celle des États de l'Europe occidentale, correspondant à des sociétés où la bourgeoisie joue un rôle important; celle des États à l'Est de l'Elbe où la prépondérance appartient, sans conteste, à la noblesse terrienne?» (p. 32).

[28] Il carattere distintivo dell'*office* consiste proprio nella commistione di «bien patrimonial» e «fonction publique», come afferma, riprendendo Loyseau, R. Mousnier, *La vénalité*, cit. Per Charles Loyseau l'«office» è una «dignité avec fonction publique» (*Les Cinq livres du droit des Offices*, 1.1.98); più oltre, sottolineando che tale definizione va intesa «en sa plus ample signification, côprenant toute charge honorable, et fonction publique» ed individuando tre specie principali di cariche pubbliche («Office», «Commission», «Benefice») aggiunge che esso può essere definito: «*Dignité avec fonction ordinaire en l'Estat*: le mot *ordinaire*, le distinguant d'avec la cômmission, et le mot *en l'Estat* (c'est à dire en la police civile) d'avec le Benefice» (1.1.110; cors. orig.). Il celebre giurista, che pubblica il suo trattato nel 1610, a pochi anni di distanza dalla introduzione della «Paulette» (1604), è il primo autore a studiare il processo storico di affermazione e gli effetti del sistema della venalità delle cariche, sistema che condanna risolutamente in quanto non vi è nulla «en notre usage plus contraire à la raison que le commerce et la vénalité des offices qui préfère l'argent à la vertu» (1. Avant-propos 2). Sul fenomeno, caratteristico dello Stato francese, di una burocrazia «patrimoniale e ereditaria», che si protrae fino alla Rivoluzione, cfr. anche O. Hintze, *Il ceto dei funzionari* (1911), in *Stato e società*, cit., pp. 158-201.

[29] B. Guenée, *L'histoire de l'État*, cit., p. 360.

L'importanza del ruolo avuto da questi corpi privilegiati di *officiers*, legati all'amministrazione giudiziaria e finanziaria, nella 'regolazione' della monarchia francese era già stata colta, agli inizi del Cinquecento, da Claude de Seyssel. Nella sua opera principale, dedicata a Francesco I[30], il giurista piemontese aveva individuato proprio in tali *officiers*, sia di giustizia che di finanza[31], il nucleo essenziale del suo «État moyen» o «Peuple Gras», situato tra la nobiltà e il terzo stato o «popolo minuto», il quale assicurava, congiuntamente a questi, equilibrio e armonia al sistema sociale e politico[32]. E descrivendo le solide basi, di tipo istituzionale e sociale, su cui si reggeva la monarchia francese, a suo dire «mieux fondée et établie ... que nul autre État ou Empire», aveva indicato tre freni «par lesquels la puissance absolue des rois de France est reglée»: la religione, la giustizia e la «police»[33]. Di questi tre freni o limitazioni «costituzionali» dell'assolutismo monarchico, il secondo e il terzo, vale a

[30] C. de Seyssel, *La Monarchie de France* (1519), Paris 1961 (J. Poujol, ed).

[31] Su tale distinzione cfr. le indicazioni di M. Antoine riportate nel recente saggio di A. Alimento, *Politica e amministrazione: alcune riflessioni sulla monarchia francese d'ancien régime*, in «Rivista storica italiana» XCVI, 1984, p. 640: si possono considerare «officiers de judicature» oltre agli *officiers* dei parlamenti anche quelli delle altre corti di giustizia, «chambres des comptes», «cours des aides» e «cours des monnaies», in quanto giudici contabili e del contenzioso fiscale; appartengono invece al mondo della *finance* tutti quegli ufficiali che maneggiano direttamente il denaro pubblico.

[32] C. de Seyssel, *La Monarchie*, cit., I.XV: «Du moyen État, qui est du Peuple Gras», pp. 123-124. Alcuni decenni più tardi e con tutt'altra intenzione, Montaigne, aspramente critico verso il commercio degli uffici giudiziari, parlerà, con riferimento alla aristocrazia parlamentare, di un «quatriesme estat, de gens maniants les procés» che si veniva ad aggiungere ai tre tradizionali e che «ayant la charge des loix et souveraine authorité des biens et des vies» pretendeva di costituire «un corps à part de celuy de la noblesse» (M. de Montaigne, *Les Essais* (1580), Paris 1965, P. Villey ed, I.XXIII, pp. 117-118).

[33] C. de Seyssel, *La Monarchie*, cit., I.VIII: «Comme l'autorité et puissance du Roi est réglée et réfrénée en France par trois freins», ed i successivi capitoli IX-XII. Per una interpretazione «costituzionalistica» dell'opera di questo autore, laddove il concetto di costituzione è assunto nell'accezione antica, denotante cioè «quel complesso di leggi, istituzio-

dire l'attività giurisdizionale e amministrativa, sono significativamente nelle mani di quella autorevole gerarchia di *officiers*, al cui vertice si trovano i parlamentari e i membri delle altre corti sovrane di giustizia, che grazie al sistema della inamovibilità e della trasmissione ereditaria dell'ufficio, per non parlare delle alleanze matrimoniali, rende sempre più stretti i suoi legami interni e rappresenta un solido contrappeso al potere assoluto del sovrano.

L'immagine che fornisce de Seyssel di una monarchia ordinata sulla base di leggi e consuetudini stabilmente fondate e regolata da un insieme di formazioni corporative, dotate di larga autonomia e incaricate di importanti funzioni amministrative, che non giungono comunque ad intaccare la piena autorità del sovrano, si ritrova, se pur con una più forte accentuazione del ruolo del potere monarchico (dovuta alla mutata situazione storica), nella concezione della «monarchie royale» elaborata da Bodin sul finire del secolo. Secondo l'idea di colui che è considerato il teorico più importante della sovranità assoluta dello Stato, quest'ultima rappresenta la forma più stabile e perfetta di monarchia, nettamente distinta dalla «monarchie seigneuriale» e da quella «tyrannique». Mentre in queste due ultime forme di governo il monarca agisce da signore assoluto dei beni e delle persone del suo regno o disprezzando le leggi di natura tratta come schiavi i suoi sudditi, la prima risulta caratterizzata dal rispetto delle libertà naturali e della proprietà dei sudditi, i quali prestano sicura obbedienza alle leggi dello Stato[34].

ni e consuetudini, derivato da alcuni princìpi fissi di ragione, diretto a determinati fini di pubblico bene, e che costituisce il sistema generale secondo cui la comunità ha accettato di essere governata» (p. 13), secondo la definizione di Bolingbroke del 1733, cfr. Ch. H. McIlwain, *Costituzionalismo antico e moderno*, Venezia 1956, pp. 108-109.

[34] Per la definizione di queste tre differenti specie di monarchia, cfr. J. Bodin, *Les six livres*, cit., II, pp. 273 ss. La distinzione proposta da Bodin non implica «diversité de Républiques» ma soltanto «diversité de gouverner la Monarchie»; proprio a quest'ultima varietà delle forme di governo e alla confusione che è stata fatta tra forme di Stato e forme di governo, sono da imputare, a suo giudizio, gli errori commessi da coloro che hanno «meslé les Républiques», senza considerare che «l'estat d'une

Pienamente realizzatasi in Francia[35], essa trae però il suo carattere distintivo e peculiare dal riconoscimento del ruolo fondamentale svolto dalle differenti formazioni corporative («estats», «corps», «colleges», «communautés») nelle quali si articola il tessuto sociale, oltre che l'organizzazione politico-amministrativa dello Stato. Nel settimo capitolo del terzo libro della *République*, Bodin sostiene infatti, chiedendosi se sia opportuno lasciar esistere queste associazioni in uno Stato oppure se al contrario occorra abolirle, che non vi è niente di più utile per preservare ogni comunità politica dalla degenerazione nella tirannide che consentire la loro formazione ed esistenza e che proprio nella «mediocrité de certains estats, corps et communautés bien reiglees» gli Stati aristocratici e monarchici trovano una più solida e duratura legittimazione. Se, memore della drammatica esperienza della guerra civile, egli considera pericoloso autorizzare qualsiasi tipo di associazione o aggregazione, in quanto può essere la causa di congiure o portare all'indebolimento del potere assoluto del monarca, è altresì fermamente convinto che «oster tous les corps et communautés, c'est ruiner un estat, et en faire une barbare tyrannie»[36].

Nel solco segnato dalle teorizzazioni di de Seyssel e di Bodin, dalle quali si ricava la constatazione di fondo che anche la monarchia assoluta dell'età moderna, quale è per eccellenza quella francese, risulta strutturata in senso cetual-corporativo, si situa pure l'immagine, per molti aspetti diver-

République, est different du gouvernement et administration d'icelle» (pp. 272-273).

[35] Bodin critica risolutamente l'opinione «absurde» secondo cui «l'estat de France estoit aussi composé des trois Républiques, et ... le Parlement de Paris tenoit une forme d'Aristocratie, les trois estats tenoyent la Democratie, et le Roy representoit l'estat Royal»; dopo aver sostenuto che non si può interpretare la riunione degli stati generali alla stregua di un «contrepoids de puissance populaire», conclude affermando che lo Stato francese è «une pure Monarchie, qui n'est point meslee de puissance populaire, et moins encores de seigneurie Aristocratique» e che «telle meslange est du tout impossible et incompatible» (*ibidem*, pp. 263-264).

[36] *Ibidem*, III.VII: «Des Corps et Colleges, Estats, et Communautés», pp. 474-503, cit. pp. 499 e 502.

gente, della società francese disegnata da Charles Loyseau agli albori del XVII secolo[37]. Particolarmente attento ai rapporti che si stabiliscono tra organizzazione del potere e gerarchia sociale, il grande giurista traccia, a partire da un duplice criterio di valutazione dell'ordine sociale, una sorta di anatomia della società d'antico regime. Da un lato essa appare strutturata secondo la tradizionale divisione gerarchica in tre ordini, resa più complessa e articolata da una ulteriore serie di suddivisioni interne ad ogni ordine che esprimono differenti gradi di dignità, ai quali è legato il godimento di particolari privilegi[38]; dall'altro è ordinata sulla base di una fondamentale divisione tra coloro che comandano (vale a dire il sovrano e i suoi *officiers*) e coloro che obbediscono, al di sopra e al di sotto della quale si possono distinguere vari «Ordres, rangs, ou degrés» che costituiscono i gradini della

[37] Loyseau (1564-1627) pubblica l'intera sua opera di diritto pubblico nei dieci anni che vanno dal 1600 al 1610, durante i quali ricoprì contemporaneamente la carica di balivo della contea di Dunois (con residenza a Châteaudun). Di tale opera i tre trattati più importanti sono il *Traité des Seigneuries* (1608), i *Cinq livres du droit des Offices* (1610) e il *Traité des Ordres et simples Dignités* (1610). Essi conobbero una larga diffusione lungo tutto il XVII secolo: dal 1610 al 1620 vi furono ben quattro riedizioni dei tre trattati in un unico volume (1610, 1613, 1614, 1620) e a partire dal 1640 cinque riedizioni successive della sua opera completa (1640, 1660, 1666, 1678, 1701).

[38] Ch. Loyseau, *Traité des Ordres*, cit., avant-propos 8; I. 37-38. Per una più analitica descrizione della struttura sociale della Francia d'*ancien régime*, cfr. R. Mousnier, *Introduction: Problèmes de stratification sociale*, in R. Mousnier - J.-P. Labatut - Y. Durand, *Problèmes de stratification sociale. Deux cahiers de la noblesse pour les États Généraux de 1649-1651*, Paris 1965, pp. 15 ss. e 25 ss.; e, dello stesso, *Le gerarchie sociali dal 1450 ai nostri giorni*, Milano 1971, pp. 13 ss. e 51 ss. L'opera di Loyseau ed in particolare il trattato sugli *Ordres* è la fonte principale dello storico francese per la ricostruzione della società «d'ordres et d'états», fondata e ordinata «secondo la stima, l'onore, la dignità attribuiti dalla società a funzioni sociali, che possono non avere alcun rapporto con la produzione dei beni materiali» (*Le gerarchie sociali*, cit., p. 13), che rappresenta il tipo fondamentale e più diffuso della sua tipologia dei sistemi di stratificazione sociale (completata dalla stratificazione per caste e da quella per classi sociali). Per quanto riguarda l'ordinamento e la coesione di questo tipo di società, nella quale le formazioni sociali, i ceti o ordini, sono distinti «in base all''onore' e alla condotta di vita» (mentre al contrario le classi sociali si differenziano in rapporto al ruolo assunto nella sfera della produzione economica), cfr. le fondamentali osservazioni

gerarchia sociale[39]. La contemporanea presenza di questi due criteri di ordinamento della gerarchia sociale, l'uno tradizionale e l'altro decisamente innovativo, lungo tutta l'opera di Loyseau, è il riflesso più chiaro e interessante dei profondi sommovimenti che si registrano nella società francese tra Cinque e Seicento. Nonostante infatti egli resti fedele, per alcuni aspetti, alla immagine tradizionale della società, rappresentata da una gerarchia tripartita di ordini nella quale la nobiltà di spada resta il ceto civile privilegiato, è altresì fermamente convinto della preminenza sociale che va gradualmente acquisendo la nobiltà legata all'esercizio della funzione pubblica[40]. La visione della società che emerge dalla sua opera appare infatti sempre più decisamente orientata verso una configurazione della gerarchia sociale ordinata sulla base della rilevanza delle funzioni pubbliche svolte dalle differenti formazioni corporative. Il criterio decisivo in rapporto al quale si ridisegna la struttura gerarchica e funzionale della società diventa quindi la «attitudine all'esercizio del potere pubblico», come si ricava dalla stessa

di M. Weber, *Economia e società*, IV: *Sociologia politica* (1961), Milano 1980, pp. 34 ss.; sull'onore, in quanto «*principio discriminante di strati sociali e di comportamento*» e «*principio distributore del riconoscimento di privilegi*», visto come fattore centrale di integrazione della società d'antico regime, cfr. anche J. A. Maravall, *Potere, onore, élites nella Spagna del secolo d'oro* (1979), Bologna 1984 (in specie il cap. III: «Il concetto dell'onore», pp. 37-45, cit. p. 45, cors. orig.).

[39] Ch. Loyseau, *Traité des Ordres*, cit., avant-propos 3-6.

[40] Proprio gli Stati generali del 1614-15 furono teatro di un aspro scontro tra questi due ceti privilegiati, con al centro il tema dell'abolizione del «droit annuel», vale a dire della tassa annuale (*paulette*) che occorreva versare per assicurarsi la trasmissione in qualsiasi momento, in caso di morte, dell'ufficio ai propri eredi, nel corso del quale il terzo stato, che nelle parole del suo presidente rappresentava «tous les officiers de France» – ed in effetti su 192 deputati ben 131 erano titolari di uffici – (R. Mousnier, *La vénalité*, cit., p. 609), cercò risolutamente di rovesciare il principio ordinatore della gerarchia sociale insistendo sulla maggiore rilevanza pubblica del servizio nell'amministrazione civile dello Stato rispetto al servizio delle armi (per maggiori notizie cfr. *ibidem*, pp. 608-627). Figlio di un avvocato al parlamento di Parigi, Loyseau appoggiò apertamente le tesi sostenute dalla *noblesse de robe*, fermamente convinto che fosse la funzione e non la nascita l'unico criterio valido di distinzione nobiliare. Con i suoi discendenti proseguì l'ascesa sociale

definizione di «ordre» proposta[41]. In tal senso la posizione privilegiata che la «noblesse de robe» nel suo complesso (cioè i vari corpi di *officiers* della monarchia) occupa nella gerarchia sociale dipende essenzialmente dalla partecipazione alla «puissance publique».

Non bisogna tuttavia vedere in tale concezione della società, come pure si è cercato di fare, sulla scorta delle riflessioni di R. Mousnier, la prefigurazione o il primo abbozzo di quella «società di classi» che verrà gradualmente sostituendosi all'antica «società d'ordini e di stati»[42]. L'universo sociale e di

della famiglia (di antica origine contadina) nel mondo della *robe*: il primogenito Charles II divenne consigliere della Cour des aides nel 1638 ed il nipote fu consigliere al parlamento di Parigi dal 1716 al 1724 (cfr. Fr. Bluche, *L'origine des magistrats du parlement de Paris au XVIII siècle (1715-1771). Dictionnaire généalogique*, Paris 1956, pp. 289-290).

[41] Val la pena di riportare per esteso tale definizione: «L'Ordre ... est une espece de dignité, ou qualité, qui d'une même sorte, et d'un même nom appartient à plusieurs personnes; ne leur attribuant de soy aucune puissance publique en particulier: mais outre le rang qu'elle leur donne, elle leur apporte une aptitude et capacité particuliere, pour parvenir ou aux offices, ou aux Seigneuries; et est appellée *Ordre*, soit parce qu'elle s'attribuë par effet à la personne que le rang d'honneur, soit parce qu'elle met celuy qui l'a, en ordre et en rang de parvenir à la puissance publique» (*Traité des Ordres*, cit., I.3). Tutta l'opera di Loyseau ruota intorno al concetto di «dignité», considerata come «*toute qualité honorable, dont on se peut titrer, et accompagner son nom*» e contrapposta a «condition» in quanto mentre quest'ultima designa «toute qualité qui conditionne et restraint la pure liberté de l'homme», la prima invece è una qualità che «rehausse la personne par dessus la liberté, et qui la rend encore plus digne, c'est à dire de plus grande valeur et estime» (*Les Cinq livres du droit des Offices*, 1.1.100). Per un inquadramento sistematico dell'opera del giurista francese, così importante per la comprensione dei caratteri di fondo della società d'antico regime, tanto da essere stata paragonata, per quanto riguarda l'ordinamento interno della «puissance publique», alla prestazione teorica di Bodin con riferimento alla definizione della sovranità dello Stato, cfr. il bel lavoro di B. Basdevant-Gaudemet, *Aux origines de l'Etat moderne. Charles Loyseau, 1564-1627, théoricien de la puissance publique*, Paris 1976, in specie pp. 251 ss.; si vedano pure, a tale proposito, le pagine dedicate a Loyseau da R. Mousnier, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue 1598-1789*, I: *Société et État*, Paris 1974, pp. 14-23.

[42] Cfr. B. Basdevant-Gaudemet, *Aux origines*, cit., pp. 251 ss., che cita a sostegno di tale interpretazione le ricerche condotte da R. Mousnier sui

pensiero in cui il celebre giurista si colloca è ancora quello tipico di una società corporativa gerarchicamente ordinata in differenti gradi di dignità; ciò che muta non è tanto la struttura dell'organizzazione sociale quanto il criterio di distribuzione dell'onore che, privilegiando nuove funzioni sociali, modifica la gerarchia della società. La disputa per la preminenza sociale tra «noblesse d'épée» e «noblesse de robe», vale a dire tra due diverse modalità di legittimazione nobiliare, l'una fondata sulla superiorità di razza e sulla purezza di sangue, l'altra sul privilegio derivante dalle funzioni svolte nell'apparato amministrativo statale, si inserisce esattamente in questo contesto. Essa è l'indicatore più significativo del progressivo mutamento che si registra nella considerazione delle diverse funzioni sociali e politiche, conseguente alle trasformazioni che investono la società e lo Stato, e della intrinseca dinamicità della società d'ordini d'antico regime, particolarmente evidente nel caso francese.

L'estremo interesse che suscita la dottrina sociale e politica di Loyseau è legato proprio a quest'ultimo aspetto, alla capacità cioè di individuare i tratti peculiari dell'evoluzione della società francese agli inizi del XVII secolo, in stretta connessione con i mutamenti che si verificano nell'articolazione della «puissance publique». Le considerazioni di tipo storico-sociale a partire dalle quali egli giustifica e legittima la preminenza sociale dei *robins* sull'antica nobiltà di nascita sono inoltre indicative di un modello di società non più irrigidito in un ordine naturale ma caratterizzato da una

sistemi di stratificazione sociale. Occorre però precisare che quest'ultimo, pur sottolineando gli apporti innovativi della dottrina di Loyseau, non vede nei criteri di ridefinizione della gerarchia sociale adottati dal giurista francese un'anticipazione della successiva stratificazione per «classi sociali», ma scorge piuttosto nell'opera di Jean Domat i segnali più evidenti della transizione dalla società d'ordini alla società di classi (R. Mousnier, *Les institutions*, cit., I, pp. 33-38). Per un inquadramento del percorso storiografico di Mousnier in riferimento a questa tematica, con una particolare attenzione al concetto di «classe sociale» e al mutamento di impostazione dello storico francese che si verifica nel corso della polemica con il russo Porsnev, cfr. la lunga introduzione di E. Rotelli, *La struttura sociale nell'itinerario storiografico di Roland Mousnier*, a *Le gerarchie sociali*, cit., pp. VII-L, in specie pp. IX ss.

ridefinizione funzionale del suo ordinamento gerarchico. Tuttavia, come abbiamo già indicato, la sua concezione della società resta essenzialmente organica, fondata cioè sull'assemblaggio armonico, in un insieme unitario, di una pluralità di formazioni corporative.

Nonostante le radicali e incisive trasformazioni che a livello sociale, economico, politico, culturale, si verificano in Francia negli ultimi decenni del XVII secolo, anni che segnano, a giudizio di Mousnier, la svolta decisiva verso il graduale superamento dell'antica società per ceti[43], tale concezione si ritrova ben visibile, nelle sue linee di fondo, ancora nel bel mezzo del XVIII secolo, diffusa soprattutto nell'ambiente parlamentare e spesso celata o mimetizzata sotto la tematica dei «corpi intermedi» e della limitazione o temperamento del potere monarchico[44].

[43] Cfr. R. Mousnier, *D'Aguesseau et le tournant des ordres aux classes sociales*, in «Revue d'histoire économique et sociale» XLIX, 1971, pp. 449-464. Le origini di tale svolta vanno rintracciate secondo Mousnier «dans la mutation intellectuelle cartésienne et mécaniste» (p. 450), piuttosto che nelle trasformazioni della struttura economica della società; l'affermarsi di una visione meccanicistica dei rapporti sociali è il presupposto fondamentale, a suo avviso, del passaggio alla «società di classi», realizzatosi in Francia intorno agli anni '50 del XVIII secolo. Va però precisato che questo passaggio verso un nuovo tipo di stratificazione sociale, essenzialmente fondata sul ruolo svolto dagli individui e dai gruppi nella produzione economica dei beni, è da intendersi nel senso di un processo tendenziale di transizione e che la società francese resta giuridicamente, ma anche socialmente, una società d'ordini almeno fino alla fine dell'*ancien régime*, il che attenua la portata delle considerazioni tipologiche, pur interessanti, dello storico francese (cfr. anche R. Mousnier, *Introduction: Problèmes*, cit., pp. 18 ss.).

[44] Particolarmente significativo a questo proposito è uno scritto, in verità poco conosciuto, del presidente del parlamento di Bordeaux, Jean-Charles de Lavie (*Des corps politiques et de leurs gouvernements*, Lyon 1766, 2 voll.), il quale oltre a rifarsi, come sembra ovvio, alle idee sull'equilibrio e sulla divisione dei poteri formulate da Montesquieu ne *L'esprit des lois*, si richiama esplicitamente a Bodin (il libro era già apparso nel 1755 col titolo significativo di *Abregé de la République de Bodin*). Al contrario di quest'ultimo per il quale la mescolanza di più forme di governo è indice di «corruzione» dello Stato, de Lavie ritiene invece che essa possa portare alla costituzione di un «corpo politico» più ordinato e stabile. La sua «république mixte», nella quale si combinano in modo organico i

Fino alla caduta dell'*ancien régime* i «corps et communautés»[45] indicano al contempo le strutture primarie di un tipo specifico di organizzazione sociale, nella quale gli individui agiscono in quanto membri di determinate formazioni corporative, e una delle rappresentazioni fondamentali che la

princìpi monarchico, aristocratico e popolare (cfr. in particolare, II, IX.XII: «De la Monarchie considérée comme un Corps politique mixte», pp. 549-559), non è altro però che la «monarchie royale» di antica memoria. Essa, che «tient un milieu entre l'autorité excessive du despotisme et la liberté licentieuse de la démocratie» (p. 549), indica una comunità politica in cui il potere è al contempo saldamente unito nelle mani del sovrano e diffuso nel corpo sociale ad una pluralità di formazioni corporative, rappresentate in particolare da quei «corps intermédiaires» (i parlamenti in primo luogo) ai quali spetta un'insopprimibile funzione di moderazione del potere assoluto e di equilibrio tra la sovranità e il consenso (per alcune notizie su quest'opera, cfr. E. Carcassonne, *Montesquieu et le problème de la constitution française au XVIII siècle*, 1927, Genève 1970, pp. 264-270). Tale consenso tuttavia non è garantito esclusivamente dall'esistenza di questi «grands corps» ma si basa sull'insieme di quelle formazioni corporative di vario grado in cui si articola il tessuto sociale. Fr. Olivier-Martin ha sostenuto che nel caso del presidente de Lavie, «le mouvement si vif en faveur des corps intermédiaires n'avait rien à voir avec la défense des pratiques corporatives de l'ancien régime» (*L'organisation corporative*, cit., p. 514); a nostro avviso tale giudizio coglie solo in parte il pensiero del magistrato: se è vero infatti che questi critica gli inconvenienti e le disfunzioni legati al sistema delle corporazioni (esami, monopolio, regolamenti), è però altrettanto indiscutibile che tali aggregazioni di tipo professionale si inseriscono, sulla base della sua concezione organica della società, in un *continuum* corporativo che arriva sino al vertice rappresentato appunto dai grandi corpi della magistratura. Se, in termini generali, non si può non concordare con Olivier-Martin circa la necessità di valutare su diversi piani la campagna a favore dei corpi intermedi, considerati essenzialmente come fattore di 'costituzionalizzazione' della monarchia francese, e l'aspra disputa sull'abolizione delle corporazioni di mestiere, in quanto fenomeni differenti, appare altresì necessario però cogliere i legami che pur esistono tra i due fenomeni e di cui l'operato dei parlamenti in difesa delle corporazioni e contro i tentativi di riforma o di abolizione, rappresenta l'esempio più importante.

[45] L'espressione è come uno stereotipo. Essa è già ampiamente utilizzata da J. Domat, *Le Droit public*, cit.; Claude-Joseph de Ferrière (*Dictionnaire de droit et de pratique, contenant l'explication des termes de droit, d'ordonnances, de coutumes et de pratique*, Paris 1740²) elenca sotto la voce *Corps et Communautez*, «les Villes, les Universitez, les Colléges, les Hôpitaux, les Chapitres, les Maisons Religieuses et autres, soit Laiques, soit Ecclesiastiques, légitimement établies et approuvées». Anche l'*Encyclopédie* utilizza tale espressione con riferimento a «tous les *corps* po-

società produce di sé stessa. Celebre è rimasta l'immagine della «catena» di corporazioni cui ricorreva l'avvocato Séguier, nel *lit de justice* del 12 marzo 1776, per descrivere l'organizzazione sociale e politica della monarchia francese e giustificare l'opposizione del parlamento parigino alla soppressione delle *jurandes*, che avrebbe spezzato appunto tale catena, voluta da Turgot. Il regno di Francia appare, sulla base di tale immagine, cui si farà in seguito frequentemente ricorso, come un grande corpo, composto al proprio interno da una serie di aggregazioni corporative organiche e inseparabili, ordinate gerarchicamente sulla base della rilevanza sociale delle funzioni svolte.

L'organizzazione corporativa della società francese va colta quindi, come emerge da tali rapide osservazioni, nella sua globalità, secondo un approccio olistico. Essa non è riducibile ai grandi corpi di *officiers* delle corti giudiziarie, sui quali si è generalmente concentrata l'attenzione della storiografia politico-istituzionale, che ne costituiscono in un certo senso il vertice per la forza politica che detengono ed il prestigio sociale di cui godono, né tantomeno può essere circoscritta alle sole «communautés d'arts et métiers» – intorno alle quali si combatte un'aspra battaglia politica, nella seconda metà del XVIII secolo, tra sostenitori e avversari della loro soppressione –, che giungono quasi a simbolizzare l'intero ordinamento corporativo; al contrario si articola in una pluralità di formazioni corporative di vario grado (corpi, collegi, comunità, associazioni), le quali oltre a rappresentare e tutelare gli interessi dei loro membri, perseguono altresì fini di interesse pubblico[46].

litiques en général» (vol. IV, p. 244), mentre l'*Encyclopédie méthodique, Jurisprudence*, Paris-Liège 1782, voce *Communautés*, tenta di operare una distinzione tra i «corps» e le «communautés» (il clero, pur essendo il primo corpo del regno non è una comunità in quanto non può convocarsi e riunirsi liberamente, senza il permesso del sovrano, come è consentito invece alle vere «communautés»).

[46] Su quest'ultimo aspetto ha particolarmente insistito J. Domat, come testimonia anche la definizione di «communauté» o «corps» da lui fornita: «assemblée de plusieurs personnes unies en un corps formé par la permission du Prince ... et étably pour un bien commun à ceux qui sont

Muovendo da una concezione più specifica e limitata dell'organizzazione corporativa, rispetto a quella più comprensiva di É. Lousse, in quanto cioè organizzazione sociale in cui «des groupements obligatoires basés sur la profession ont dans l'État un rôle reconnu et jouissent de certaines prérogatives pour accomplir leurs fins», Fr. Olivier-Martin[47] ha fornito la migliore ricostruzione, da un punto di vista storico-concreto, del tessuto corporativo della società francese sei-settecentesca. Le cellule di cui si compone tale tessuto sono estremamente numerose e varie, comprendendo oltre ai «corps et communautés d'arts et métiers» (le «corporations», come verranno definite, con termine di derivazione inglese, dalla metà del XVIII secolo), i «corps savants» (università, accademie), le compagnie di commercio e di finanza, i vari corpi di *officiers* della corona («maîtres des requêtes», «parlements», «chambres des comptes», «cours des aides et des monnaies», ma anche i più modesti «bureaux des finances», «présidiaux», «bailliages», «sénéchaussées», «maîtrises des eaux et forêts»), i corpi degli ausiliari della giustizia (avvocati, procuratori, notai, cancellieri), i «corps de la médecine» (medici, chirurghi, farmacisti), i minori *officiers* di giustizia e di «police». Tutte queste unio-

de ce corps, et qui ait aussi son rapport au bien public» (*Le Droit public*, cit., p. 397).

[47] *L'organisation corporative*, cit., p. IX. Conseguentemente anche la definizione di «corps» fatta propria da Olivier-Martin si differenzia da quella proposta da Lousse; su tale problematica cfr. i saggi estremamente interessanti di questi due autori apparsi, entrambi, sulle «Annales de droit et de sciences politiques» V, 1937: Fr. Olivier-Martin, *La France d'ancien régime, État corporatif*, pp. 690-702; É. Lousse, *L'organisation des professions sous l'Ancien Régime*, pp. 749-762. In questo primo articolo dedicato all'organizzazione corporativa della società francese d'antico regime, Olivier-Martin definiva col termine «corps» tutti quei «groupements intermédiaires d'individus exerçant la même profession et qui s'organisent dans le double but de discipliner et de défendre leur activité professionnelle» (p. 691); successivamente egli ha invece posto maggiormente l'accento, riprendendo Domat, sui fini d'interesse pubblico che espletano tali aggregazioni. Per alcuni cenni sulla figura e sull'opera del grande storico del diritto francese, cfr. G. Lepointe, *François Olivier-Martin (1879-1952)*, in «Revue historique de droit français et étranger» XXXI, s. 4, 1953, pp. 1-29.

ni corporative, pur occupando posizioni differenti nella gerarchia delle condizioni sociali, appaiono caratterizzate dal medesimo legame associativo: esse raggruppano cioè individui che svolgono una determinata professione, allo scopo di disciplinarne l'esercizio e di difenderne gli interessi e i privilegi.

Tuttavia, per quanto si sia parlato a proposito di tale ricostruzione di una «extension maximale»[48] della società corporativa, va osservato che i corpi «professionali», in tal modo definiti, non esauriscono l'intero panorama delle formazioni corporative d'*ancien régime*, così come le corporazioni di mestiere, cui spesso è stata ridotta l'organizzazione delle professioni, non rappresentano che una specie ben definita di associazioni «professionali». Restano al di fuori di questa tipologia quelle formazioni corporative di tipo territoriale (*pays*, *villes*, *villages*), dotate di particolari privilegi o esenzioni, le quali si differenziano nettamente per la loro natura dalle associazioni morali e onorifiche fondate sulla professione, e le formazioni cetuali (*ordres*, *états*) che, pur presentando differenze meno marcate con queste ultime, non possono parimenti essere ricondotte ad una configurazione di tipo professionale. Il quadro dell'organizzazione corporativa tracciato dallo storico del diritto francese, a partire da una connotazione essenzialmente professionale del fenomeno associativo, coglie quindi in maniera analitica e con chiarezza le strutture di base di tale organizzazione; quelle cioè che appaiono più univocamente caratterizzate, che presentano le maggiori affinità sia organizzative che funzionali e che hanno sicuramente avuto più influenza sulla vita sociale e politica della Francia d'antico regime. L'articolazione complessiva del reticolo corporativo di tale società appare però

[48] J. Revel, *Les corps et communautés*, in K. M. Baker (ed), *The French Revolution and the creation of modern political culture*, I: *The Political culture of the Old Regime*, Oxford-New York 1987, pp. 225-242; tale giudizio di Revel appare maggiormente appropriato nel caso di R. Mousnier, il quale inserisce nella sua ricostruzione del reticolo corporativo della società francese d'antico regime le signorie, le comunità territoriali, le città, le province (*Les institutions*, cit. I, X: *La société des corps*, pp. 335 ss.).

molto più complessa di quanto emerga da una tale ricostruzione. Complessità di cui è cosciente lo stesso Olivier-Martin e della quale si trova un'interessante spia nella scarsa attenzione che i contemporanei hanno prestato alla terminologia utilizzata per indicare le differenti aggregazioni di persone e nella quasi totale assenza di preoccupazioni definitorie e classificatorie in riferimento al fenomeno corporativo; che, tra l'altro, finiscono per accentuare la già notevole confusione esistente in questo campo nel vocabolario politico e sociale d'*ancien régime*[49]. Il termine maggiormente rivelatore di tale confusione o incertezza è quello di «corps», usato indifferentemente per indicare le minori corporazioni di mestiere e le istituzioni culturali e scientifiche, i differenti «ordres» del regno e le corti sovrane di giustizia, i piccoli e grandi *pays d'états* e l'intero assetto politico e sociale della monarchia o della nazione. Tuttavia, accanto ad esso, numerosi altri termini vengono utilizzati, nelle modalità più disparate e senza chiari, né tantomeno univoci, criteri, per denotare le varie aggregazioni corporative in cui si articola il tessuto sociale («compagnie», «collège», «communauté», «association», «confrérie», ecc.).

L'unico tentativo di chiarificazione terminologica in merito alle denominazioni dei diversi raggruppamenti di persone, che contiene altresì un abbozzo di classificazione delle formazioni corporative, condotta sulla base di un criterio univoco che potremmo definire di tipo politico-costituzionale, è quello compiuto da de Lavie, verso la metà del XVIII secolo[50]. Questi individua due ampie categorie in cui si distinguono tali formazioni che sono chiamate a svolgere differenti compiti nell'organizzazione della società e dello Stato. Nella prima di queste categorie si collocano i «corps et

[49] Olivier-Martin ricava l'impressione che gli uomini di quest'epoca «vivant dans une atmosphère toute corporative, ne s'en rendaient pas exactement compte, ou du moins n'éprouvaient pas le besoin de rapprocher et de systématiser des institutions qui leur semblaient toutes naturelles» (*L'organisation corporative*, cit., p. 474).

[50] *Des corps politiques*, cit., II, V: «Des Corps, Colleges, Associations et Communautés».

collèges», vale a dire quelle aggregazioni corporative che oltre a svolgere una insostituibile funzione di equilibrio politico, rappresentano, a suo avviso, gli strumenti più efficaci di amministrazione o governo di cui possa disporre una determinata organizzazione di potere (egli menziona in particolare le università, i collegi, i vari corpi degli *officiers* di giustizia e di finanza, ma anche le diverse province comprese sotto il nome di *pays d'états*)[51]. La seconda invece, delle «associations», comprende tutte quelle aggregazioni, sia regolari che irregolari, che si designano con i termini di «communautés», «sociétés», «confréries», e che pur non essendo così necessarie come i corpi e i collegi svolgono nondimeno importanti funzioni di utilità pubblica e rendono «plus aisé de regler le corps entier du corps politique» (comunità ecclesiastiche; compagnie di commercio; «communautés d'arts libéraux ou mécaniques», vale a dire accademie scientifiche e corporazioni di mestiere)[52]. Queste due categorie di formazioni corporative che secondo de Lavie rappresentano gli elementi strutturali insostituibili di quella che considera la forma di governo più stabile e duratura, vale a dire la «monarchie royale», concepita come «corps politique mixte» e ordinata intorno ai due poli della sovranità e del consenso (assicurato quest'ultimo proprio dall'esistenza di tali formazioni), si differenziano essenzialmente per il diverso ruolo politico-costituzionale che esercitano all'interno dell'assetto statale. Mentre infatti i «corpi» e i «collegi» «sont ordonnés et tiennent à la constitution de l'État», le «asso-

[51] *Ibidem.* Tali formazioni «sont les ressorts les plus appropriès et les plus avantageux que la souveraineté puisse mettre en usage pour l'administration du gouvernement intérieur ... C'est par le moyen des corps et de leurs colleges que la religion est servie et qu'elle prospere; c'est par eux que la justice s'administre; que la police se regle et s'entretient; que les finances se régissent, se perçoivent et s'acquittent; que l'enfance reçoit l'éducation qui la rend un jour utile; c'est par eux que le commerce, dans lequel je comprends l'agriculture, devroit s'étendre et fleurir» (pp. 96-97, 101).

[52] *Ibidem*, II, p. 106. Il pensiero di de Lavie su queste associazioni è quanto mai chiaro e nitido: «Les communautés en général, considérées comme associations, et entretenant des correspondances plus intimes entre les citoyens, sont à désirer dans tous les États où le pouvoir se veut

ciations et communautés» svolgono compiti più modesti, anche se altrettanto necessari. La superiorità politica e sociale dei primi deriva quindi dal legame che intrattengono «avec les principes de l'administration propre à chaque État»[53].

Accanto all'interesse che suscita tale tentativo di distinzione funzionale ed il conseguente abbozzo di classificazione delle varie formazioni corporative, reso ancor più evidente dalla grande confusione esistente in questo campo e dall'assenza di analoghi tentativi condotti con intenti sistematici, ma di cui non vanno però sopravvalutati i risultati, occorre sottolineare contemporaneamente che il parlamentare francese muove da una concezione estremamente larga del fenomeno corporativo, comprendendo sotto questa etichetta qualsiasi raggruppamento intermedio di persone riconosciuto dallo Stato, a prescindere dal tipo di legame che ne cementa l'unione.

Si tratta della stessa concezione che abbiamo già indicato come tipica dell'impostazione di Émile Lousse, per il quale l'organizzazione corporativa indica un tipo di organizzazione sociale essenzialmente anti-individualistica, basata su un insieme di formazioni corporative di differente natura. Non intendiamo ovviamente, se non con riferimento a tale concezione molto generale, accostare troppo autori così diversi e per tanti aspetti lontani, né tantomeno rilevare la maggiore chiarezza concettuale e metodologica, alquanto scontata, del secondo. Ci sembra tuttavia che una siffatta concezione risulti maggiormente adeguata, anche rispetto alla lettura più limitata e analitica dell'ordinamento corporativo della società francese proposta da Olivier-Martin, per un inquadramento globale dell'organizzazione sociale e politica d'antico regime (non esclusivamente circoscritta al caso francese) e permetta

borner au légitime» (pp. 109-110). Nonostante si situino al vertice delle «communautés d'arts libéraux», egli però non inserisce le università in questa seconda categoria di aggregazioni corporative, in quanto esse non possono essere private «du titre de colleges et de corps» giacché lo scopo della loro istituzione piuttosto che all'«exécution», è legato «au gouvernement et à toute constitution policée» (p. 113).

[53] *Ibidem*, pp. 97 e 101.

altresì di cogliere l'estrema complessità di tale organizzazione.

Tornando quindi, in conclusione di questo paragrafo, all'approccio storiografico di É. Lousse (in origine riferito allo studio delle «assemblee di stati» ma applicabile all'intera organizzazione sociale), da cui avevamo solo preso le mosse, ci sembra opportuno soffermarci brevemente sui due termini, «corporativo» e «costituzionale», che lo qualificano. Del primo di questi due termini, che continua a suscitare una certa diffidenza a causa delle connotazioni ideologiche di stampo autoritario di cui è ancora impregnato, abbiamo sostanzialmente già messo in evidenza, con particolare riferimento alla società francese d'antico regime, le implicazioni dottrinali e strutturali.

Il termine «costituzionale» necessita invece di alcuni chiarimenti e precisazioni. Esso è ricavato, come abbiamo già indicato, dalla storiografia costituzionale tedesca dell'Ottocento che, sulla scorta di quanto ha osservato E.-W. Böckenförde[54], è essenzialmente di stampo giuridico e fortemente condizionata dall'ideologia liberale. Per tale storiografia *Verfassung* indica un concetto limitato di costituzione, connotato in senso giuridico-formale e costruito sulla base della separazione dottrinale di Stato e società, che non può evidentemente essere utilizzato, in maniera acritica, per lo studio di realtà storiche strutturate sulla base di princìpi organizzativi e funzionali del tutto differenti. E la cui trasposizione ad altre epoche storiche è anzi il motivo principale, come ha esaurientemente dimostrato Otto Brunner, dell'incomprensione da parte degli storici costituzionali tedeschi del XIX secolo della struttura costituzionale della «antica società per ceti»[55]. Tuttavia, nonostante Lousse riprenda, senza particolari accorgimenti critici, tale concetto,

[54] E.-W. Böckenförde, *La storiografia costituzionale tedesca nel secolo decimonono. Problematica e modelli dell'epoca*, Milano 1970.

[55] Cfr. O. Brunner, *Terra e potere*, cit., pp. 169 ss. e, dello stesso, *Il concetto moderno di costituzione e la storia costituzionale del Medioevo*, in *Per una nuova storia costituzionale e sociale*, Milano 1970, pp. 1-20. Lo storico austriaco fa propria, precisandola e applicandola all'indagine

egli lo utilizza però in una accezione più ampia e non prettamente giuridica. L'immagine della società d'antico regime, che si ricava dalla sua ricostruzione, presuppone già infatti un concetto di *Verfassung* inteso in senso materiale, volto cioè alla comprensione del complessivo ordinamento sociale e politico di una determinata forma di organizzazione del potere. Analogamente, nell'ambito della nostra ricerca, ogni qualvolta ci siamo riferiti alla «costituzione» della monarchia francese abbiamo inteso designare non i fondamenti legali dell'assetto di potere bensì, schmittianamente, la «concreta situazione d'insieme, di unità politica e di ordine sociale»[56].

storiografica, la fondamentale distinzione formulata da Carl Schmitt tra *Konstitution* e *Verfassung*. Al primo di questi due concetti, che indica una forma particolare di costituzione, tipica dello Stato di diritto liberale, intesa in senso legale-formale e legata a precisi contenuti ideologici, fanno riferimento in realtà gli storici costituzionali dell'Ottocento allorché parlano di *Verfassung*; il secondo, al contrario, nella accezione schmittiana e poi brunneriana, indica un tipo materiale di costituzione, designante cioè l'ordinamento sociale e politico di qualsiasi organizzazione del potere. Per un più ampio inquadramento del dibattito storiografico e giuridico relativo a tale problematica, cfr. l'introduzione di P. Schiera a E.-W. Böckenförde, *La storiografia*, cit., pp. 19-49.

[56] C. Schmitt, *Verfassungslehre*, cit. in P. Schiera, *Introduzione* a E.-W. Böckenförde, *La storiografia*, cit., p. 23 e O. Brunner, *Il concetto moderno*, cit., p. 6. D. Richet, *La France moderne. L'esprit des institutions*, Paris 1973, contesta che si possa parlare di una «costituzione» monarchica (e tantomeno di un regime costituzionale) per la Francia d'antico regime, sostenendo che l'insieme delle «leggi fondamentali» su cui si regge la monarchia non costituiscono «une véritable constitution, même coutumière» (p. 52). La tesi è in realtà molto più antica e risale alla polemica precedente la convocazione degli Stati generali e poi rivoluzionaria sull'esistenza o meno di una costituzione in Francia (ma essa è già abbozzata nel *Mémoire sur les municipalités*, redatto da Dupont de Nemours per Turgot nel 1775: Fr. Olivier-Martin, *L'organisation corporative*, cit., p. 530), nel corso della quale, come conseguenza della creazione del concetto di costituzione legale (che il liberalismo ottocentesco erediterà), si formulò una stretta equiparazione tra *ancien régime* e assenza di costituzione (su tale polemica cfr. M. Valensise, *La constitution française*, in K. M. Baker, ed, *The French Revolution*, cit., I, pp. 441-467). Va comunque precisato che allorché si parla di «costituzione» in riferimento alla monarchia francese di antico regime non ci si riferisce certo al suo concetto moderno, bensì al senso che a tale termine attribuivano gli stessi contemporanei, volendo cioè indicare «la complexion congénitale et immuable du pays, sécrétant les principes, les modes et les organes

Alle spalle della concezione storiografica di É. Lousse si può scorgere, perfettamente operante, quel concetto ampio di società, comprensivo cioè dell'«ordine statale» che Brunner porrà successivamente alla base della fondazione di una «nuova storia costituzionale e sociale»[57]. L'approccio corporativo e quello costituzionale vanno quindi intesi come inscindibilmente intrecciati[58]; solo attraverso la loro interazione continua si può giungere ad avere una visione complessiva della società d'antico regime e si può altresì evitare il rischio di una lettura, che pure è presente nell'opera dello storico belga, in termini statici o eccessivamente armonici di questo tipo di società[59].

spécifiques de gouvernement»; perfino Luigi XV, rispondendo alle *remontrances* della «Cour des aides» di Parigi, affermava nel 1768, utilizzando il termine in quest'ultima accezione: «Je dois transmettre à mes successeurs mon État avec la même constitution qu'il avait lorsque je l'ai reçu» (M. Antoine, *La monarchie absolue*, in K. M. Baker, ed, *The French Revolution*, cit., I, p. 4; cfr. anche R. Mousnier, *Comment les français du XVII siècle voyaient la constitution*, in «XVII siècle», 1955, ripubblicato in *La plume, la faucille et le marteau*, Paris 1970, pp. 43-56). Su questa tematica è ancora d'obbligo il rimando a Ch. H. McIlwain, *Costituzionalismo*, cit.

[57] O. Brunner, *I diritti di libertà nell'antica società per ceti*, in *Per una nuova storia*, cit., p. 202; dello stesso, cfr. *Il problema di una storia sociale europea*, *ibidem*, pp. 21-50.

[58] Non condividiamo perciò le critiche mosse al Lousse da parte di chi ha visto, nella sua concezione, una «forzatura nella relazione ... tra corporativismo e costituzionalismo» (G. D'Agostino, *Gli studi di É. Lousse (1933-1953): la concezione costituzionale dei corporativisti e la concezione istituzionale dei parlamentaristi*, in D'Agostino - De Simone - Mattozzi, *Argomenti di storia delle istituzioni parlamentari*, Napoli 1975, pp. 5-50, cit. p. 47).

[59] In questa direzione si muovono le critiche rivolte da J. Dhondt, lo storico degli stati di Fiandra, alla scuola corporativa ed in particolare al suo maggiore rappresentante, É. Lousse (*«Ordres» ou «Puissances». L'exemple des états de Flandre*, in «Annales E.S.C.» V, 1950, pp. 289-305; tr. it. in E. Rotelli - P. Schiera, edd, *Lo Stato moderno*, cit., I, pp. 247-266). Pur condividendo nella sostanza tali critiche, non concordiamo però con la radicale stroncatura che questi ha compiuto di tale approccio, accusato di proporre un'immagine pregiudizialmente bloccata della società d'*ancien régime* e di misconoscere «à la fois la réalité historique et la réalité humaine» (p. 290). La sensazione di staticità e di armonia che si ricava dalla descrizione della società corporativa fornita da Lousse, per quanto egli abbia continuamente avvertito che i ceti, gli ordini

2. *La «rivoluzione del 1661»*

Non è possibile cogliere a pieno, in tutte le sue implicazioni, la configurazione della società corporativa isolatamente e indipendentemente dalla evoluzione delle istituzioni politiche e amministrative dello Stato; al contrario, una attenta analisi della concreta articolazione del potere statale e delle trasformazioni che essa subisce consente di individuare con maggiore precisione i mutamenti che si verificano nell'organizzazione e nella struttura corporativa della società. Tra i fattori infatti che più potentemente hanno condizionato, e spesso osteggiato, l'evoluzione di questo tipo di organizzazione sociale acquista un ruolo decisivo, al pari se non in misura maggiore dei fattori economico e culturale in senso lato, quello politico-amministrativo. Le lontane origini del lento ma inarrestabile declino della società corporativa, che si manifesterà in tutta la sua evidenza nella seconda metà del XVIII secolo, vanno rintracciate, a nostro avviso, proprio nei prodromi di quella specifica e innovativa forma di organizzazione del potere che è stata successivamente designata con l'espressione di «monarchia amministrativa» e che costituisce il peculiare tipo francese di organizzazione statale[60].

non vanno considerati alla stregua di «caste», impermeabili a qualsiasi processo di mobilità sociale (*Les ordres d'ancien régime n'étaient pas des castes*, in *IX Congrès international des Sciences historiques*, Paris 1950 - Études XI -, Louvain 1952, pp. 253-270), è dovuta essenzialmente alla metodologia adottata, più attenta ai fattori di coesione e maggiormente orientata a cogliere l'assetto sincronico-strutturale piuttosto che la dinamica evolutiva di questa specifica organizzazione sociale; e neanche il completamento della sua opera maggiore, con l'annunciato secondo volume che si sarebbe dovuto occupare tra l'altro del declino e della distruzione dell'ordine corporativo, avrebbe potuto, a nostro avviso, correggere del tutto questa sensazione (su ciò cfr. anche la recensione di G. Boland a *La société*, cit., in «Revue d'histoire ecclésiastique» XL, 1944, pp. 244-251).

[60] Cfr. P. Chaunu, *La civilisation de l'Europe des Lumières*, Paris 1971, pp. 195 ss. Secondo Chaunu due forme di Stato hanno dominato l'Europa dei Lumi, la monarchia temperata inglese e la monarchia amministrativa francese, portata alla perfezione, sotto il regno di Luigi XIV, dall'opera di Colbert; quest'ultimo modello, fonte di ispirazione del «despotisme éclairé», è stato però, per il tramite della Prussia di Federico II, quello maggiormente imitato sul resto del continente. Con riferimento al mon-

Il punto di svolta da cui prendiamo le mosse per indicare le linee direttrici della dinamica statale francese si situa verso la metà del XVII secolo e coincide con quel processo che è stato definito nei termini del passaggio «dalla preponderanza dell'amministrazione giudiziale alla preponderanza dell'amministrazione esecutiva»[61]; vale a dire da un tipo di amministrazione in cui sono i corpi giudiziari che, oltre a garantire il funzionamento della giustizia, espletano importanti compiti amministrativi, ad un altro in cui invece le funzioni amministrative sono affidate ad agenti direttamente nominati dal sovrano e legati al potere esecutivo. Tale processo, che porta quindi all'affermazione del principio per cui l'amministrazione dipende direttamente dagli organi di governo, avviene contestualmente al grande sforzo di riorganizzazione delle strutture centrali di potere iniziato a partire dal regno di Luigi XIII e si realizza in gran parte grazie soprattutto alla creazione di una nuova e decisiva figura di agente incaricato dell'applicazione delle direttive regie in periferia, l'*intendente*, sul quale verrà a gravare la responsabilità della intera amministrazione politica e finanziaria della provincia[62]. Creati sul modello dei commissari provvisori, nel contesto di un sempre più frequente ricorso all'istituto

do germanico, cfr. P. Schiera, *La concezione amministrativa dello Stato in Germania (1550-1750)*, in *Storia delle idee politiche economiche e sociali*, diretta da L. Firpo, Torino 1980, IV: *L'età moderna*, t. I, pp. 363-442.

[61] J. Vicens Vives, *Estructura administrativa estatal en los siglos XVI y XVII* (tr. it. *La struttura amministrativa statale nei secoli XVI e XVII*, in E. Rotelli - P. Schiera, edd, *Lo Stato moderno*, cit., I, p. 236): si tratta della relazione presentata all'XI Congresso internazionale di Scienze storiche svoltosi a Stoccolma nel 1960 (cfr. *Rapports* IV, *Histoire moderne*, Uppsala 1960, pp. 1-24); cfr. anche, su questo passaggio, R. Mousnier, *L'évolution des institutions monarchiques en France et ses relations avec l'état social*, in «XVII siècle» XV, 1963, pp. 57-72.

[62] Sulle origini, da ricercare nelle lontane «chevauchées» o «tournées» di ispezione e controllo dei *maîtres des requêtes* e nell'utilizzazione di commissari incaricati di missioni temporanee in campo giudiziario, militare, finanziario, e sulle attribuzioni, estremamente ampie, degli «intendants de justice, police, et finances», come recitava il titolo esatto, la bibliografia è sterminata; per un inquadramento generale ed un rapido *excursus* sull'evoluzione dell'istituzione, attraverso la quale si possono

giuridico della *commission*, in quanto specifica modalità di delega della funzione pubblica contrapposta all'*office*[63], gli intendenti rappresentano il principale mezzo adoperato dalla monarchia per limitare lo strapotere dei corpi giudiziari e finanziari ed emarginarli tendenzialmente dall'amministrazione del regno. Gli *officiers* di giustizia e di finanza, sui quali la monarchia si era in precedenza appoggiata per far fronte, tramite la vendita degli uffici, ai crescenti bisogni finanziari

altresì verificare i mutamenti che si registrano nel carattere stesso della monarchia, cfr. M. Bordes, *L'administration provinciale*, cit., pp. 116 ss. e R. Mousnier, *Les institutions*, cit., II, pp. 484 ss. Sempre sul tema delle origini, con una maggiore preoccupazione concettuale e tipologica, cfr. anche A. Petracchi, *Intendenti e prefetti. L'intendente provinciale nella Francia d'antico regime, I: 1551-1648*, Milano 1971.

[63] La prima chiara formulazione della distinzione tra *office* e *commission* che, a giudizio di O. Hintze, «è stata altrettanto fondamentale per il diritto amministrativo francese d'Ancien Régime di quanto lo è stata la sua teoria della sovranità per il diritto pubblico», risale a Bodin, il quale, nella *République*, l'ha lapidariamente espressa in questi termini: «L'*officier* est la personne publique qui a charge ordinaire limitee par edict. Commissaire, est la personne publique qui a charge extraordinaire, limitee par simple commission» (*Les six livres*, cit., III, II: «Des Officiers et Commissaires», p. 372). Alcune osservazioni su questa distinzione, che ha profondamente influenzato il pensiero giuridico-politico successivo (si pensi soltanto, anche se le coordinate di fondo differiscono, a Loyseau e alla sua definizione delle tre specie di «funzione pubblica», «office», «commission» e «benefice»), e sul suo significato per la costruzione bodiniana di una tipologia della funzione pubblica, in V.I. Comparato, *Note sulla teoria della funzione pubblica in Bodin*, in *L'educazione giuridica*, IV: *Il pubblico funzionario: modelli storici e comparativi*, Perugia 1981, t. II, pp. 3-15. L'*office* è quindi una funzione pubblica per sua essenza generale, permanente e ordinaria; e di conseguenza si caratterizza per una relativa indipendenza nei confronti del delegante, accentuata dal carattere patrimoniale ed ereditario dell'ufficio. Al contrario, la *commission*, che è revocabile in qualsiasi momento, è particolare, temporanea e straordinaria, e perciò strettamente dipendente dalla volontà del sovrano. Per un inquadramento storico della contrapposizione tra *office* e *commission*, fondamentale per la nascita della moderna amministrazione, e del ruolo svolto dal commissario, in quanto «strumento della disciplina monarchica», nel processo di formazione dello Stato moderno europeo-occidentale, cfr. l'importante saggio di O. Hintze, *Il Commissario e la sua importanza nella storia generale dell'amministrazione: uno studio comparato* (1910), in *Stato e società*, cit., pp. 1-26 (cit. pp. 10 e 25); cfr. inoltre R. Mousnier, *État et commissaire. Recherches sur la création des intendants des provinces (1634-1648)*, in *Forschungen zu Staat und*

e ridimensionare inoltre il peso politico e l'influenza paralizzante dell'alta nobiltà di spada, erano infatti nel frattempo divenuti l'ostacolo e il freno più potente all'azione statale. Forti della prerogativa della registrazione degli atti legislativi, che ne faceva i depositari delle leggi del regno, e del potere di *remontrances* ad essa connesso, cui ricorreranno in modo massiccio nei momenti di più aspro conflitto, i corpi giudiziari ed in primo luogo i parlamenti, erano inoltre i sostenitori più risoluti di una limitazione del potere assoluto del sovrano e di un'evoluzione verso una forma temperata di monarchia. Con la istituzione degli intendenti provinciali – reclutati prevalentemente tra le fila dei *maîtres des requêtes*[64] –, l'amministrazione diretta e personale di questi ultimi, e strettamente dipendente dalle istanze centrali di governo, si sostituisce quindi all'amministrazione collegiale e autonoma delle compagnie di ufficiali, spesso riottose e poco inclini all'esecuzione delle direttive regie.

Verfassung. Festgabe für Fritz Hartung, Berlin 1958, ristampato in *La plume, la faucille et le marteau*, cit. (tr. it. in E. Rotelli - P. Schiera, edd, *Lo Stato moderno*, cit., III: *Accentramento e rivolte*, pp. 107-126) e P. Legendre, *Évolution des systèmes d'administration et histoire des idées: l'exemple de la pensée française*, in «Annali della Fondazione italiana per la storia amministrativa» III, 1966, pp. 254-274.

[64] Il titolo esatto di questi magistrati, che avevano il compito di ricevere le lamentele e le petizioni indirizzate al sovrano e le cui origini risalivano alla fine del XIII e agli inizi del XIV secolo, era quello di «maîtres des requêtes ordinaires de l'hôtel du Roi». Oltre alla funzione di giudici «aux requêtes de l'hôtel», tribunale di prima istanza (con appello al parlamento), chiamato a giudicare le cause riguardanti gli *offices royaux* e quelle relative all'esecuzione degli *arrêts* del Conseil, essi svolgevano anche quella, esclusiva, di «rapporteurs» nei vari Consigli della monarchia («en corps» nel «Conseil des parties» e alla «grande Direction», a titolo individuale, come commissari, nei Consigli di governo). Da questa duplice funzione derivava l'originalità di questo corpo di magistrati: in quanto titolari di *office* e dotati di una specifica giurisdizione essi potevano infatti agire collegialmente come qualsiasi compagnia di *officiers*, come relatori in consiglio invece erano direttamente coinvolti nell'azione di governo e amministrativa della monarchia. Proprio quest'ultimo coinvolgimento esaltava il ruolo dei *maîtres des requêtes* che detenevano una sorta di monopolio di fatto sulle commissioni di intendente provinciale e tra i quali il sovrano reclutava in massima parte il personale amministrativo per l'istruzione e l'esecuzione dei suoi ordini. Sulle competenze e le

In questo passaggio ad una amministrazione di tipo 'esecutivo', che si realizza nelle sue linee di fondo nel periodo immediatamente successivo alla Fronda con la restaurazione e la stabilizzazione dell'istituto intendenziale, consiste in sostanza quel processo di 'amministrativizzazione' della monarchia che rappresenta il tratto caratteristico della vicenda costituzionale francese. Processo che si sviluppa inoltre in concomitanza con due trasformazioni istituzionali altrettanto importanti, il nuovo impulso assegnato all'azione amministrativa e di governo dei segretari di stato[65] e la riorganizzazione del «Conseil du Roi», nelle sue diverse sezioni, attuata all'inizio del governo personale di Luigi XIV.

Il primo autore ad essersi attentamente soffermato su questo processo e sulle conseguenze che ne derivavano per il funzionamento dell'edificio monarchico, è stato Pierre-Edouard Lemontey, il capo della censura letteraria al tempo di Napoleone, il quale nella sua opera più importante[66] ha colto con acutezza nel carattere amministrativo il tratto distintivo dell'azione di governo di Luigi XIV, che avrebbe sensibilmente alterato le basi tradizionali della monarchia. Per lui infatti il Re Sole («Louis l'administrateur»), dal quale i sovrani di tutta Europa avrebbero appreso a fare a meno delle costituzioni scritte e a governare sulla base del principio empirico per cui «l'état le mieux administré est aussi le mieux constitué», è un innovatore, il vero artefice di quel «despotisme» che ha reso possibile, se non inevitabile, la rivoluzione dell'89.

caratteristiche di questi magistrati-amministratori cfr. M. Antoine, *Le Conseil du Roi*, cit., pp. 223-237; in particolare sulle origini cfr. A. Petracchi, *I 'Maîtres des Requêtes'. Genesi dell'amministrazione periferica di tipo moderno nella monarchia francese tardo-medioevale e rinascimentale*, in «Annali della Fondazione italiana per la storia amministrativa» I, 1964, pp. 190-241.

[65] Cfr. H. de Luçay, *Les origines du pouvoir ministériel en France. Les secrétaires d'État depuis leur institution jusqu'à la mort de Louis XV* (1881), Genève 1976.

[66] *Essai sur l'établissement monarchique de Louis XIV*, Paris 1818 (per le successive citazioni, p. 333). Secondo C. Jullian quest'opera, «le premier bon livre d'histoire» del XIX secolo, ha aperto «la première brèche dans

Prendendo spunto da queste originali osservazioni, Georges Pagès ha particolarmente rivolto l'attenzione, in tutta la sua produzione storiografica[67], sulle caratteristiche di questa «rivoluzione amministrativa» e sul significato che essa assume nella storia francese. La «monarchie administrative», di cui anch'egli sottolinea il carattere di rottura rispetto al tradizionale funzionamento dell'istituto monarchico, così come si è pienamente affermata all'epoca del governo personale di Luigi XIV, rappresenta, a suo avviso, l'ultima forma della monarchia francese d'antico regime, protrattasi fino allo scoppio della Rivoluzione, per quanto le riforme politiche e amministrative di cui è costellato il regno di Luigi XVI ne abbiano profondamente mutato le caratteristiche. Essa indica un tipo di organizzazione del potere caratterizzata dall'intervento diretto e capillare delle istituzioni statali in tutte le questioni socialmente rilevanti e dalla predisposizione di una serie di misure di regolamentazione e di controllo delle varie attività dei sudditi; e presuppone quindi la creazione di una amministrazione tendenzialmente uniforme e centralizzata, dotata di una certa stabilità nelle procedure amministrative e basata soprattutto sulla stretta dipendenza del personale amministrativo periferico dagli organi centrali di governo. Sono sostanzialmente le stesse caratteristiche che sempre Lemontey attribuiva all'«établissement monarchique» di Luigi XIV, nel quale, a suo avviso, «on confondit le gouvernement avec l'administration, et l'on appliqua indiscrète-

l'histoire traditionnelle de la monarchie absolue», anticipando per certi aspetti alcune tesi che verranno successivamente e più ampiamente sviluppate da Tocqueville (*Notes sur l'histoire en France au XIX siècle*, Paris-Genève 1979, p. X; si tratta della ristampa anastatica della lunga introduzione agli *Extraits des historiens français du XIX siècle* che, pubblicati nel 1897, conobbero numerose riedizioni). Per alcuni cenni biografici su P.-E. Lemontey (Lyon 1762-Paris 1826) cfr. *Biographie Universelle Michaud*, pp. 99-103.

[67] Di G. Pagès cfr.: *Essai sur l'évolution des institutions administratives en France du commencement du XVI siècle à la fin du XVII*, in «Revue d'histoire moderne», n.s., VII, 1932, pp. 8-57 e 113-137; *Les institutions monarchiques sous Louis XIV et Louis XV*, Paris 1937; *La Monarchie d'Ancien Régime en France*, Paris 1952; *Les origines du XVIII siècle au temps de Louis XIV (1680 à 1715)*, Paris 1961.

ment à celle-ci le principe d'unité qui ne convient qu'à l'autre»[68].

La tappa più importante del definitivo assestamento della «monarchia amministrativa», segnata, come abbiamo indicato, dalla preponderanza dell'amministrazione esecutiva, è data dalla riorganizzazione delle varie sezioni del «Conseil du Roi» che fa seguito alla decisione di Luigi XIV, subito dopo la scomparsa di Mazzarino, di porre fine al sistema del «ministeriat» e di governare in prima persona. Riorganizzazione che per le radicali conseguenze che avrà sulla struttura

[68] P.-E. Lemontey, *Essai sur l'établissement*, cit., p. 398-399. Un indizio estremamente interessante della confusione esistente in antico regime tra attività di governo e attività amministrativa, si può trovare nello stesso uso dei due termini «gouvernement» e «administration». Essi vengono utilizzati infatti indifferentemente per indicare qualsiasi intervento autoritativo-regolamentare e quasi sempre accompagnati da un complemento di specificazione ulteriore («administration de la justice», «administration des finances», «gouvernement du royaume, de l'église», ecc.; solo in un caso «gouvernement» è usato in senso assoluto, allorché designa cioè l'ambito territoriale dell'autorità di un governatore). Il dizionario di P. Richelet del 1680 (*Dictionnaire françois*, cit.) spiega, alla voce *Administrer*: «Ce mot se dit des finances, et des revenus, et veut dire *gouverner*», e quello di A. Furetière, a pochi anni di distanza (*Dictionnaire universel*, cit.), definisce l'«administration» come «gouvernement des affaires»; ma ancora nel 1782 l'*Encyclopédie méthodique, Jurisprudence*, afferma: «Administration c'est le gouvernement, la gestion des affaires d'un état, d'une communauté, d'un particulier». Bisognerà attendere la metà del XIX secolo e l'ultima edizione del *Dictionnaire de l'Académie* (1858), perché la distinzione semantica tra i due termini venga registrata in un dizionario, come nota G. Pagès, *Essai sur l'évolution*, cit., p. 12. Solo gradualmente nel corso del XVIII secolo e in connessione con la concreta evoluzione delle istituzioni statali i due termini verranno adoperati isolatamente, senza altra specificazione, per designare l'insieme degli organi decisionali e dell'apparato esecutivo della monarchia. Su questa trasformazione semantica cfr. M. Antoine, *La monarchie absolue*, cit. pp. 11 ss., il quale la considera compiuta a partire dagli anni '30 del XVIII secolo (diversamente Mousnier la data invece intorno agli anni '50, *Les institutions*, cit., II, p. 34). Per alcune osservazioni sul concetto di «police», che si situa all'origine di quello di «administration», cfr. M. Boulet-Sautel, *Police et administration en France à la fin de l'ancien régime. Observations terminologiques*, in W. Paravicini - K.F. Werner (edd), *Histoire comparée de l'administration (IV-XVIII siècles)*, Actes du XIV colloque historique franc-allemand, Tours 27 mars - 1 avril 1977, Zürich-München 1980, pp. 47-51.

di governo e sul funzionamento della monarchia francese, è stata significativamente interpretata alla stregua di una vera e propria «rivoluzione»[69]. Decidendo infatti che per il futuro avrebbe retto personalmente le sorti dello Stato, senza la mediazione di un primo ministro designato, il sovrano procedeva contestualmente alla ridefinizione della composizione dei consigli, creava *ex nihilo* un «Conseil royal des Finances» e stabiliva una più chiara distinzione di competenze e una precisa gerarchia funzionale tra i diversi consigli.

Dal principale di questi ultimi, il «Conseil d'En haut», vennero allontanati tutti quei membri che vi sedevano in ragione della loro nascita, del titolo che possedevano o delle funzioni che ricoprivano, vale a dire i membri della famiglia reale, i principi di sangue, i duchi e pari, i marescialli di Francia e lo stesso cancelliere; in sostanza si emarginava dalle decisioni politiche tutta l'alta nobiltà di sangue e si chiamavano invece a far parte del consiglio solo quei personaggi che di volta in volta ricevevano comunicazione ufficiale e per tal motivo venivano designati come ministri di Stato (nel marzo 1661 entravano in consiglio ed erano perciò considerati ministri il sovrintendente generale delle finanze Fouquet – al quale succederà Colbert –, Le Tellier, segretario di Stato alla guerra ed il responsabile degli affari esteri de Lyonne). Tra i membri che in tal modo venivano allontanati dal massimo organo di governo della monarchia, acquista particolare rilievo, per il significato strutturale che come avremo modo di vedere riveste, la presenza del cancelliere.

Contemporaneamente a questa ridefinizione della composizione del «Conseil d'En haut», che assume il carattere di una vera epurazione, Luigi XIV decideva di convocare due sedute settimanali del consiglio, alle quali avrebbero preso parte il cancelliere, il sovrintendente generale delle finanze e i segretari di Stato, per discutere «les affaires courantes du dedans de l'État»; non si trattava di una nuova istituzione, bensì del «Conseil des Dépêches» fondato alcuni anni pri-

[69] Per la complessiva ricostruzione ed interpretazione di tale processo, cfr. il fondamentale lavoro di M. Antoine, *Le Conseil du Roi*, cit., pp. 43 ss., da noi ampiamente utilizzato.

ma, le cui sedute si sarebbero svolte d'ora in avanti alla presenza del sovrano e non sarebbero più state presiedute dal cancelliere.

L'innovazione più importante di questo 1661 è legata però alla creazione, successiva alla caduta in disgrazia di Fouquet, del «Conseil royal des Finances». Pochi giorni dopo l'arresto del sovrintendente delle finanze infatti, il regolamento del 15 settembre sopprimeva tale carica, annunciando l'intenzione del sovrano di assumersi direttamente «le soin de l'administration de ses finances» e istituendo un nuovo consiglio, al quale venivano assegnate tutte le funzioni in precedenza svolte dal sovrintendente. Del nuovo organo venivano chiamati a far parte un personaggio denominato «chef du Conseil royal des finances» e tre consiglieri di cui uno assumeva il titolo di intendente delle finanze, mentre il cancelliere sarebbe stato convocato solo in quelle circostanze in cui sua maestà l'avrebbe ritenuto opportuno[70]. Con questa complessiva riorganizzazione del «Conseil du Roi», voluta da Luigi XIV e largamente ispirata da Colbert, si veniva a stabilire una rigida gerarchia ed una più netta distinzione tra i «conseils de gouvernement», vale a dire quei consigli che si svolgevano alla presenza del sovrano, ed i restanti consigli di giustizia e di amministrazione, specializzati cioè nel contenzioso giudiziario, amministrativo e fiscale, la cui organizzazione restava invariata e che continuavano ad essere presieduti dal cancelliere[71].

[70] Cfr. «Réglement pour l'établissement du conseil royal des finances, dont les décisions seront rédigées en forme d'ordonnance et signées par le roi», Fontainebleau, 15 septembre 1661, pubblicato in Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général des anciennes lois françaises*, Paris 1822-1833, XVIII, pp. 9-12.

[71] Sulla distinzione tra consigli di governo e consigli giuridico-amministrativi, cfr. Fr. Olivier-Martin, *Histoire du droit français des origines à la Révolution* (1948), Paris 1984, pp. 439 ss.; R. Mousnier, *Les institutions*, cit., II, pp. 155 ss. e, più dettagliatamente, di M. Antoine, oltre a *Le Conseil du Roi*, cit., *Le fonds du Conseil d'État du Roi aux Archives Nationales*, Paris 1955. Tra le sezioni di governo del «Conseil du Roi» si distinguevano: il «Conseil d'En haut» (o «Conseil d'État» *tout court*, come veniva chiamato nel XVIII secolo), che si occupava delle decisioni di politica estera e militare ma altresì, sotto Luigi XIV, dei più importanti affari

La conseguenza più rilevante del generale riassestamento degli organi centrali di governo della monarchia, per gli effetti che, come vedremo, avrà sul funzionamento stesso dell'istituzione monarchica, consisteva dunque nella decisa e progressiva emarginazione del cancelliere dall'effettivo processo decisionale. Ultimo dei grandi ufficiali della Corona, questi era ancora, nonostante avesse perduto il monopolio esclusivo delle scritture regie, sul quale aveva costruito in precedenza il suo potere, uno dei personaggi più importanti dell'apparato di governo, secondo soltanto al «principal ministre». Rispetto a quest'ultimo però, revocabile in qualsiasi istante, il cancelliere era inamovibile dal proprio ufficio e per le sue funzioni risultava maggiormente legato all'istituzione monarchica, di cui rappresentava in un certo senso il segretario generale, che alla persona del sovrano (il quale però in alcuni casi di particolare contrasto o mancanza di fiducia poteva affiancargli un guardasigilli – semplice commissario –, privandolo della relativa funzione e depotenziando enormemente il suo ruolo, oppure gestire direttamente questa importantissima carica).

interni dello Stato; il «Conseil des Dépêches» (staccatosi dal precedente tra il 1649 e il 1652), così denominato perché vi si leggevano i dispacci inviati da intendenti e governatori provinciali, che, ridotto ad un ruolo marginale al tempo di Luigi XIV, svilupperà invece una considerevole attività soprattutto per ciò che riguarda i problemi ecclesiastici e parlamentari durante il regno del «Bien Aimé»; e il «Conseil royal des Finances», sulla cui composizione e competenze ci siamo soffermati, che, assieme al «Conseil royal de Commerce» creato nel 1730, conoscerà un netto declino al tempo di Luigi XV. Sotto la dizione unitaria di «Conseil d'État privé Finances et Direction» si celavano due distinti consigli (o meglio due distinte sedute, in quanto la composizione era identica) di giustizia e amministrazione: il «Conseil privé» o «Conseil des Parties» che esaminava «tout ce qui, en matière contentieuse, pouvait avoir trait à l'administration de la justice» (*Le fonds*, cit., p. 13) e il «Conseil d'État et des Finances» che giudicava invece sulle questioni amministrative concernenti le finanze (la distinzione tra queste due sedute è stata spesso misconosciuta dagli storici che hanno confuso tra «Conseil royal des Finances» e «Conseil d'État et des Finances» – Antoine cita de Luçay e Boilisle –). La «Grande Direction» e la «Petite Direction des Finances» erano invece delle «commissions ordinaires» del Consiglio che avevano il compito di giudicare sul contenzioso che opponeva i cittadini allo Stato.

Responsabile in primo luogo dell'attività di autentificazione, registrazione e spedizione degli atti regi, il cancelliere veniva a conoscenza e si trovava ad intervenire direttamente in tutti gli affari dello Stato. In quanto sovrintendente della giustizia era altresì considerato il capo naturale dei consigli della monarchia e dell'intera magistratura del regno, ed inoltre deteneva un ampio potere in campo finanziario. In merito a quest'ultima amministrazione esercitava funzioni di controllo sulla ripartizione e la riscossione della taglia e delle altre imposte e si interessava soprattutto dell'attività economica, con particolare riferimento al commercio e alla circolazione dei grani, al punto che, come è stato affermato, la gestione delle finanze dipendeva nel XVI e XVII secolo da una sorta di «condominium du chancelier et du surintendant»[72]. L'espletamento di queste così numerose attribuzioni, che ponevano tale personaggio al vertice dell'intera amministrazione regia, era reso possibile in gran parte grazie all'attività degli intendenti provinciali che dipendevano essenzialmente dal cancelliere, al quale dovevano la propria nomina. Questi infatti in quanto capo della magistratura era altresì il superiore diretto dei *maîtres des requêtes*, quel corpo di magistrati antitetico per funzioni e mentalità agli *officiers* delle corti parlamentari, da cui venivano in prevalenza reclutati gli intendenti.

Proprio la molteplicità e l'ampiezza di tali attribuzioni, e di conseguenza la funzione centrale svolta dal cancelliere nell'apparato politico-amministrativo della monarchia, vennero sostanzialmente intaccate dalla «rivoluzione» del 1661. La prima e più importante prerogativa che gli venne sottratta fu quella di capo supremo dei consigli regi. All'allontanamento di Séguier dal maggiore dei consigli di governo, il «Conseil d'En haut», che non avrebbe più consentito al cancelliere di essere automaticamente ministro, aveva infatti fatto seguito la mancata assegnazione di un posto di diritto nel «Conseil royal des Finances», di nuova istituzione. Clausola quest'ultima che, se concretamente non sarebbe stata operativa in quanto il cancelliere avrebbe di fatto partecipa-

[72] M. Antoine, *Le Conseil du Roi*, cit., p. 47.

to alle riunioni del consiglio, preludeva pur tuttavia ad una completa emarginazione di quest'ultimo dall'amministrazione delle finanze.

Il personaggio più influente del nuovo consiglio diventava, in base al regolamento del 15 settembre, l'intendente delle finanze incaricato del dipartimento degli «états de distribution des finances», vale a dire lo stesso Colbert, il grande ispiratore di tutta la manovra[73], che avrebbe fatto del «Conseil royal», come veniva comunemente chiamato, l'istituzione cardine del suo progetto politico. La tenacia e la determinazione con cui questi perseguì l'obiettivo di allontanare definitivamente il cancelliere da qualsiasi ingerenza nell'amministrazione finanziaria e di concentrare interamente nelle sue mani la direzione di questo settore, favorite anche dall'età avanzata e dal malandato stato di salute di Séguier, produssero ben presto numerosi e visibili effetti. Già dall'ottobre del 1661 gli veniva sottratta la competenza sulle acque e foreste e con essa era costretto ad abbandonare a favore di Colbert tutte le attribuzioni di natura strettamente economica e finanziaria: imposte, appalti, monete, «domaine», «ponts et chaussées», commercio interno ed estero. Contemporaneamente veniva inoltre privato del potere di nomina degli intendenti provinciali, che in precedenza gli aveva garantito una posizione di preminenza nel sistema politico-amministrativo statale. Potere che, in tal modo, passava ugualmente nelle mani dell'intendente delle finanze che, nel 1665, avrebbe abbandonato tale carica per accorpare sotto la sua unica responsabilità le funzioni del controllo generale delle finanze, sino ad allora divise tra Breteuil e Hervart.

Già ministro e consigliere di Stato, Colbert portava quindi a compimento, con l'acquisizione della carica di controllore generale, un'ampia opera di centralizzazione dell'amministrazione finanziaria del regno. E nel febbraio 1669, ad estendere ulteriormente i suoi poteri, otteneva dapprima la carica di segretario di Stato della «maison du Roi» e, a distanza

[73] Sul ruolo di Colbert cfr. anche M. Antoine, *Colbert et la révolution de 1661*, in R. Mousnier (ed), *Un nouveau Colbert*, Paris 1985, pp. 99-109.

di un mese, quella di segretario di Stato della marina, dipartimento quest'ultimo che gestiva ufficiosamente sin dal 1662. Grazie al cumulo di queste due ultime cariche egli poté in sostanza rafforzare ed assestare definitivamente la sua influenza sull'intero apparato amministrativo della monarchia. Esse gli permisero infatti di intervenire direttamente nella spedizione delle leggi, degli *arrêts* del Consiglio, delle lettere patenti, attività da cui il controllore generale era escluso, ed in particolare di quegli atti legislativi di portata generale per i quali era competente il dipartimento della «maison du Roi». Il che, oltre a legittimare l'iniziativa di quest'ultimo in campo legislativo, a spese ancora una volta del cancelliere, contribuì in larga misura ad instaurare una prassi, ben presto consolidatasi e successivamente rimasta in vigore, per cui i segretari di Stato avrebbero firmato, senza alcun esame, gli atti indirizzati loro dal controllore generale, ed ugualmente si sarebbe comportato il cancelliere, il quale avrebbe apposto i sigilli su tali atti senza nessuna discussione o controllo né di merito né formale. Oramai il controllo generale delle finanze poteva quindi gestire direttamente e senza essere sottoposto ad alcuna istanza di controllo l'intero *iter* delle sue decisioni politico-amministrative. Al contrario l'ufficio di cancelliere, il primo ufficio della monarchia, appariva sostanzialmente svuotato di quelle numerose ed ampie attribuzioni che, prima del 1661, gli avevano garantito una posizione centrale nel sistema politico. Colbert era riuscito laddove, sessant'anni prima, aveva fallito Sully[74].

L'intero processo di riassestamento della struttura di governo della monarchia francese, che abbiamo ricostruito nelle sue linee generali e che appare dominato dallo scontro fra le

[74] R. Mousnier intitola significativamente, riprendendo l'espressione di Antoine, un paragrafo della sua storia delle istituzioni della monarchia francese, «Sully et 'la Révolution de 1661' en 1605», e sostiene che senza l'assassinio di Enrico IV per mano di Ravaillac, tale rivoluzione si sarebbe già potuta realizzare a partire dal 1605, allorché il sovrano ritirò i sigilli al cancelliere Bellièvre (*Les institutions*, cit., II, pp. 561 ss.). Sul conflitto tra Sully e Bellièvre cfr. anche, dello stesso, *Sully et le Conseil d'État et des Finances. La lutte entre Bellièvre et Sully*, in «Revue historique» CXCII, 1941, pp. 68-86.

consolidate prerogative del cancelliere e le nuove funzioni del controllore generale delle finanze, non è riducibile però ad un fatto puramente istituzionale. Dietro tale scontro, al quale secondo M. Antoine si è dato scarso peso da parte degli storici, non si cela una semplice rivalità per questioni di potere ma è in realtà ben visibile un'aspra lotta tra due concezioni e forme radicalmente differenti di organizzazione e di funzionamento del potere politico. La sconfitta del cancelliere, come emerge da quell'ampia e complessa manovra di sottrazione e trasferimento di attribuzioni amministrative, sulla quale abbiamo insistito, delinea quindi altresì un radicale mutamento del carattere stesso dell'istituzione monarchica. Il 1661, con le sue trasformazioni in campo politico e amministrativo, acquista perciò un'estrema rilevanza 'costituzionale' ed indica un punto di svolta cruciale nella dinamica statale della Francia moderna.

Centralizzando nel controllo generale l'intera amministrazione delle finanze, Colbert aveva fatto di tale 'ministero' l'organismo più dinamico e propulsivo della monarchia, la cui sfera d'azione debordava ormai ampiamente i confini, peraltro larghi, delle materie finanziaria e fiscale, per interessare quasi tutta l'amministrazione interna dello Stato (restavano sostanzialmente esclusi dal novero delle sue competenze gli affari dipendenti dal segretariato di Stato alla guerra, ivi compresa la nomina degli intendenti per le province di frontiera, e le questioni riguardanti la politica estera). La «monarchia amministrativa» si andava affermando e consolidando proprio a partire dal nucleo dell'amministrazione finanziaria o «esecutiva» in senso lato; l'«esprit d'administration» prendeva gradualmente il sopravvento sull'«esprit de justice», che aveva regolato sino ad allora il funzionamento dell'edificio monarchico[75].

Un'importanza decisiva assumeva tra i fattori determinanti dell'affermazione di questo «esprit d'administration», al quale sarà legato lo sviluppo e il destino stesso della monarchia francese, il ricorso sempre più generalizzato, ad un nuovo

[75] M. Antoine, *Le Conseil du Roi*, cit., p. 630.

tipo di personale, che traeva la propria forza e legittimità politica non più dalla patrimonialità dell'ufficio, bensì dal diretto e solido legame con l'amministrazione dello Stato. Apertamente ostile ai vecchi corpi di *officiers*, nell'azione dei quali non nutriva affatto fiducia, conseguenza di una più generale ostilità nei confronti dell'intera organizzazione corporativa della società[76], Colbert proseguì infatti la politica dei suoi predecessori, ricorrendo sempre più frequentemente all'invio di commissari regi in provincia. Secondo il suo intendimento, che era poi stato anche quello di Mazzarino e dello stesso Richelieu, l'intendente, il «commissaire départi pour l'éxécution des ordres du Roi» come più spesso recitavano le lettere di commissione, era essenzialmente un informatore, un «commissaire-enquêteur» che aveva il compito di ispezionare, controllare, verificare l'andamento dell'amministrazione provinciale per informare sollecitamente di tutto il Consiglio. Per tale motivo gli intendenti avrebbero dovuto, a suo avviso, ruotare in continuazione da una provincia all'altra, senza mai fermarsi stabilmente in un luogo se non per un breve lasso di tempo, e limitarsi alla stretta esecuzione degli ordini del sovrano, senza sostituirsi all'azione amministrativa dei giudici e degli amministratori ordinari[77].

[76] Cfr. su ciò l'interessante e innovativo saggio di J.-L. Bourgeon, *Colbert et les corporations: l'exemple de Paris*, in R. Mousnier (ed), *Un nouveau Colbert*, cit., pp. 241-253.

[77] Sull'atteggiamento di Colbert nei confronti dell'azione amministrativa degli intendenti provinciali cfr. M. Bordes, *L'administration provinciale*, cit., pp. 120 ss. e R. Mousnier, *Les institutions*, cit., II, pp. 500 ss. (da cui abbiamo tratto anche la successiva indicazione sulla durata delle commissioni di intendente). Per quanto riguarda il fondamentale ruolo informativo svolto dagli intendenti e lo sviluppo della statistica descrittiva, grazie all'impulso di Colbert, il quale commissionò la prima grande inchiesta sullo stato delle province francesi, quella del 1664 (preceduta da una analoga affidata a suo fratello, Charles Colbert de Croissy, nell'aprile 1663 per le province dell'Alsazia, della Lorena e dei Tre Vescovadi), cfr. oltre a B. Gille, *Les sources statistiques de l'histoire de France des enquêtes du XVII siècle à 1870*, Paris-Genève 1964, pp. 23 ss., H. Hasquin, *Sur les préoccupations statistiques en France au XVII siècle*, in «Revue belge de philologie et d'histoire» XLIX, 1971, pp. 1095-1118 e L. Trénard, *Les intendants et leurs enquêtes (d'après des travaux récents)*, in «L'information historique» XXXVIII, 1976, pp. 11-24.

Com'è noto, il corso degli avvenimenti, scandito dalle continue guerre che segnarono l'ultima parte del regno di Luigi XIV, portò invece ad un'evoluzione di segno opposto. La durata delle commissioni di intendente provinciale, invece di decrescere, aumentò (dal 1661 al 1688 nelle sole generalità dei *pays d'élections* fu mediamente di 4 anni e 6 mesi) e le competenze di questi commissari andarono sempre più allargandosi, relegando in una posizione di secondo piano i tradizionali organi dell'amministrazione provinciale. Il che comportò conseguentemente il massiccio ricorso, da parte degli intendenti, per far fronte a questo vistoso accrescimento di attività, alla potestà loro attribuita di subdelegare, di nominare cioè personale di fiducia incaricato di particolari compiti esecutivi[78]. L'intendente provinciale era ormai diventato, al tempo di Colbert, il rappresentante stabile, a capo di una efficace struttura organizzativa ed operativa, di una amministrazione centralizzata.

Maggiormente innovativo fu invece l'impulso dato dal grande ministro allo sviluppo del ruolo dei «commis» nella amministrazione statale. Reclutati direttamente da ministri ed intendenti, questi ultimi, dai quali dipendeva sostanzialmente il funzionamento concreto dell'amministrazione, furono i principali artefici dell'assestamento organizzativo e funzionale dell'apparato amministrativo della monarchia. Grazie alla utilizzazione di questo personale, differenziantesi sia dai tradizionali *officiers* che dai commissari di nomina regia, l'azione di Colbert ottenne i più importanti e duraturi successi. Due esempi si impongono immediatamente all'attenzione: l'organizzazione della nuova amministrazione della marina, intrapresa dopo la sua nomina a segretario di Stato

[78] Sull'istituto della «subdélégation», strettamente connesso all'attività di un commissario, al punto da rappresentare «une manière de commission au second degré» (p. 286), cfr. M. Antoine, *La notion de subdélégation dans la monarchie de l'Ancien Régime*, in «Bibliothèque de l'École des Chartes» CXXXII, 1974, pp. 267-287; sulle origini dei subdelegati degli intendenti provinciali, la cui azione amministrativa si stabilizzerà nel corso del XVIII secolo, cfr. E. Esmonin, *Les origines et les débuts des subdélégués des intendants*, in «Bulletin de la Société d'Histoire moderne», 1946, ripubblicato in *Études sur la France des XVII et XVIII siècles*, Paris 1964, pp. 131-138 e più in generale sull'evoluzione dell'istituzione

per questo settore nel 1669 e realizzata esclusivamente attraverso il ricorso ad amministratori di questo tipo, e la ricostituzione, dopo il tentativo fallito di Sully, di un'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées», nella quale assumeva, ugualmente, particolare rilievo, come avremo modo di approfondire nel prosieguo del lavoro, il reclutamento di tecnici (architetti, ingegneri) abili e competenti. Con Colbert si assiste quindi ad un massiccio ingresso nell'amministrazione dello Stato di un nuovo tipo di personale amministrativo, «commis» e tecnici, la cui definitiva ascesa si realizzerà durante il regno di Luigi XV e dal quale verrà gradualmente emergendo la figura del moderno funzionario. Spirito pragmatico ed empirico, poco interessato alle istituzioni ed estremamente attento, invece, ai risultati raggiunti dall'azione amministrativa, piuttosto che ai mezzi adoperati per il loro conseguimento, il più grande amministratore della monarchia assoluta si colloca «aux origines même du fonctionnarisme moderne»[79]. A lui va infatti il merito di aver chiaramente compreso che la via amministrativa sulla quale risultava ormai avviata la monarchia francese, in seguito alla diminuzione del ruolo e dei poteri del cancelliere e alla concentrazione nel controllo generale delle finanze della maggior parte dell'amministrazione statale, richiedeva una nuova figura di agente e servitore dello Stato, non più legata alla vecchia concezione patrimoniale dell'ufficio e decisamente orientata verso un'evoluzione di tipo burocratico.

La «rivoluzione del 1661» rappresenta dunque, come abbiamo cercato di evidenziare, una tappa fondamentale nell'evoluzione della monarchia francese d'*ancien régime*. Essa segna cioè il progressivo passaggio da una gestione giudiziaria ad una gestione sempre più amministrativa dello Stato[80].

e sull'atteggiamento di Colbert, poco favorevole alla moltiplicazione dei subdelegati e alla estensione delle loro competenze, cfr. J. Ricommard, *Les Subdélégués des Intendants aux XVII et XVIII siècles*, in «L'information historique» XXIV, 1962, pp. 139-148, 190-195; XXV, 1963, pp. 1-7.

79 M. Antoine, *Colbert et la révolution*, cit., p. 108.

80 Per le considerazioni che seguono cfr. M. Antoine, *La monarchie française de François I à Louis XVI*, in E. Le Roy Ladurie (ed), *Les monarchies*, Paris 1986, pp. 185-208.

Secondo una consolidata raffigurazione, l'edificio monarchico veniva concepito come una piramide di formazioni corporative, dotate di più o meno ampi privilegi, al vertice della quale si trovava il sovrano. La funzione politica di quest'ultimo, centro dell'autorità pubblica, era essenzialmente di tipo giudiziario. Consisteva cioè nel concedere, riconoscere e far rispettare i privilegi di ogni corpo e nel controllare altresì l'osservanza dei rispettivi statuti e obblighi, nel dirimere le controversie che potevano sorgere tra i diversi corpi e nel garantire di conseguenza l'equilibrio e la concordia all'interno del corpo sociale, in vista del perseguimento dell'interesse generale del regno. Si trattava in sostanza di un ruolo di arbitraggio e di controllo piuttosto che di gestione; tanto più visibile e marcato in quanto la maggior parte delle funzioni di interesse pubblico non rientravano tra le competenze dirette dello Stato ma venivano espletate da differenti formazioni corporative, le quali appunto da tale delega ricavavano il proprio prestigio e riconoscimento sociale e politico. L'intervento dello Stato si esercitava attraverso la mediazione di questi corpi di *officiers* che, pur dipendendo dal sovrano, godevano di un'ampia autonomia (garantita dalla patrimonialità dell'ufficio) ed erano in grado di limitare il potere, in teoria assoluto (indipendente e indivisibile) di quest'ultimo.

Questa configurazione dell'edificio monarchico venne sensibilmente alterata con l'inizio del governo personale di Luigi XIV e le già richiamate trasformazioni di carattere politico e amministrativo connesse a tale decisione. Pur continuando infatti ad esercitare il ruolo che tradizionalmente spettava al sovrano, questi orientò sempre più decisamente la sua azione di governo sulla via della centralizzazione e razionalizzazione dell'apparato di potere, adoperandosi con fermezza, ostile nei confronti dei consolidati privilegi corporativi, per allontanare da qualsiasi ingerenza nell'amministrazione statale i potenti corpi giudiziari. All'antica vocazione mediatrice e arbitrale della monarchia, che in tal modo assicurava l'equilibrio e l'armonia tra i vari corpi della società, subentrava ora, a seguito dell'azione coordinata di Luigi XIV e di Colbert, una spiccata propensione ad intervenire

direttamente, attraverso l'amministrazione, in tutti gli ambiti della vita sociale, economica e politica.

La «monarchia amministrativa», così come emergeva dalla «rivoluzione» del 1661, modificava quindi radicalmente il tradizionale assetto assolutistico della monarchia francese[81], ma faceva anche già intravvedere quelle contraddizioni di fondo che avrebbero portato, lentamente ma inesorabilmente, nel corso del XVIII secolo, alla dissoluzione e alla caduta della stessa monarchia[82].

3. *Resistenze corporative e monarchia amministrativa nel XVIII secolo*

Se è indubbio il significato di svolta che il 1661 assume nella dinamica statale francese d'*ancien régime*, occorre tuttavia precisare che tale svolta non va intesa in senso *événementiel*, alla stregua cioè di una cesura radicale a partire dalla quale,

[81] Sulla distinzione (che per Pagès assume il senso di un vero contrasto) tra queste due differenti modalità di gestione del potere, che non sempre è stata colta a pieno (nel corso del dibattito che fece seguito alla comunicazione di R. Mousnier, *Réflexions critiques sur la notion d'absolutisme*, in «Bulletin de la Société d'histoire moderne», s. 11, LIV, 1955, pp. 2-8, ad esempio, uno storico avvertito come F. Bluche aveva proposto di sostituire al termine «assolutismo», per «lui enlever toute idée péjorative» che lo rendeva quasi sinonimo di dispotismo, la formula di «monarchie administrative» - p. 5 -), cfr. Fr. Dumont, *Royauté française et monarchie absolue au XVII siècle*, in «XVII siècle» XV, 1963, pp. 3-29 e É. Lousse, *Absolutisme, Droit divin, Despotisme éclairé*, in «Schweizer Beiträge zur Allgemeinen Geschichte» XVI, 1958, pp. 93-106. Già Tocqueville aveva peraltro insistito sulla differenziazione tra «centralisation gouvernementale» e «centralisation administrative», considerata quest'ultima come fase preliminare della nascita delle moderne democrazie (*De la démocratie en Amérique*, Paris 1961, I, pp. 87-88).

[82] Sia G. Pagès che M. Antoine insistono sul filo rosso che lega «monarchia amministrativa» e rivoluzione dell'89. Il primo ha in particolare posto l'accento sulla contraddizione, tipica della seconda parte del regno di Luigi XIV ma destinata ad acuirsi nel corso del Settecento, tra governo personale e tendenzialmente arbitrario del sovrano francese e sviluppo dell'apparato amministrativo dello Stato (al punto che, a suo avviso, «si la vie se conformait à la logique, la Monarchie pure et absolue ... et la Monarchie administrative seraient deux régimes qui s'excluraient», p.

per riprendere le espressioni di M. Antoine, l'«État d'administration» si sarebbe immediatamente e completamente sostituito al vecchio «État de justice»[83]; e nemmeno interpretata come l'esito conclusivo di quello scontro tra resistenze corporative e 'amministrativizzazione' dello Stato che, invece, continuerà ad interessare la monarchia francese ancora nel corso del XVIII secolo ed in modo particolare durante il regno di Luigi XV. Meno schematicamente, essa indica il punto di arrivo di una secolare evoluzione delle istituzioni monarchiche e, contemporaneamente, il punto di avvio di quella «rivoluzione amministrativa» che solo lentamente e gradualmente, e non senza resistenze e momenti di aspro conflitto, esplicherà tutte le sue conseguenze.

Le trasformazioni strutturali connesse a tale svolta, su cui abbiamo particolarmente insistito, vanno quindi considerate in termini tendenziali. E la stessa centralizzazione e razionalizzazione dell'apparato amministrativo, indicata tra gli effetti più importanti del 1661, va vista come un processo tendenziale, di cui si potrebbero altrettanto efficacemente mettere in luce sia i fattori di accelerazione che i momenti di arresto o di arretramento, e che si realizzerà appieno ed in modo definitivo soltanto con la grande rivoluzione. Per quanto solidi ed indiscutibili saranno infatti i progressi compiuti dall'amministrazione statale in questa direzione, la monarchia dovrà costantemente fare i conti con una organizzazione sociale e politica ancora essenzialmente fondata sul privilegio di numerose formazioni corporative e sulle radicate consuetudini amministrative di più o meno estesi territori autonomi, vale a dire con una pluralità di poteri che non le

157); il secondo fa risalire le contraddizioni conseguenti alla «rivoluzione del 1661» da un lato allo squilibrio di cui soffriva l'intera azione di governo, sempre più caratterizzata da una gestione amministrativa, ruotante intorno al nucleo dell'amministrazione finanziaria, a causa dell'assenza di un organo di giustizia amministrativa (in seguito al declino del «Conseil d'État et des Finances») e dall'altro all'incapacità di associare, secondo nuove forme di partecipazione e modalità organizzative, la nazione alla gestione dello Stato. Cfr. G. Pagès, *La Monarchie d'Ancien Régime*, cit., pp. 157 ss. e M. Antoine, *Le Conseil du Roi*, cit., pp. 629 ss.

[83] M. Antoine, *La monarchie française*, cit., p. 208.

consentirà di giungere ad una completa unificazione amministrativa del regno.

Nonostante quindi gli esiti della «rivoluzione del 1661», l'evoluzione costituzionale della monarchia francese continuerà ad essere dominata dal conflitto tra quei due modelli di organizzazione politica e sociale che abbiamo già indicato, facendo ricorso a differenti tradizioni storiografiche, con le espressioni di «società corporativa» e «monarchia amministrativa». Anche se esso assumerà, nel corso del Settecento e nelle sue varie manifestazioni concrete, a causa dell'innegabile consolidamento dell'apparato amministrativo statale, ma anche delle nascenti proteste contro il «despotisme ministériel» e del mutato clima politico-culturale (sempre più caratterizzato dai progressi del razionalismo e dall'affermazione della filosofia dei lumi, dal declino dello spirito corporativo e dall'entusiasmo per il liberalismo economico, per citare solo alcuni dei numerosi segnali di cambiamento), caratteristiche peculiari e differenziate che non ne consentiranno una lettura del tutto chiara ed univoca. Due vicende ci sembrano particolarmente interessanti per illuminare la dinamica settecentesca di questo conflitto: lo scontro che opporrà lungamente, soprattutto sotto il regno di Luigi XV, le corti superiori di giustizia ed in primo luogo i parlamenti al potere regio ed il contrastato tentativo, che culminerà nella sconfitta di Turgot, di abolizione delle corporazioni d'arti e mestieri.

Non intendiamo ripercorrere qui, analiticamente, le varie fasi della lotta politica che oppose nel corso del XVIII secolo i parlamenti alla monarchia amministrativa[84]. Né tantomeno possiamo soffermarci sulle diverse interpretazioni che di tale conflitto sono state successivamente fornite e che schematicamente si possono ricondurre a due filoni storiografici: da un lato l'interpretazione di quegli storici che, simpatizzando per i parlamenti, hanno valutato positivamente il loro ruolo

[84] Per un inquadramento complessivo dell'evoluzione di questo conflitto, cfr. P. Alatri, *Parlamenti e lotta politica nella Francia del Settecento*, Bari 1977.

politico e giustificato sostanzialmente le loro pretese di rappresentatività; dall'altro quella di coloro che, invece, facendo propri gli argomenti della burocrazia ministeriale, hanno visto nella politica delle corti di giustizia esclusivamente un freno all'azione riformatrice portata avanti dalla monarchia o che, più orientati ad una lettura sociale, hanno insistito sul carattere aristocratico, tendente cioè alla salvaguardia dei propri privilegi corporativi, dell'opposizione parlamentare. Sulla base delle osservazioni che, da ultimo, ha svolto E. Hinrichs[85], ci proponiamo, più semplicemente, di evidenziare le caratteristiche strutturali, o forse sarebbe meglio dire «costituzionali», di tale conflitto.

Già Necker, alla fine del Settecento, aveva interpretato lo scontro tra «autorità regia» e «autorità parlamentare» come la contrapposizione di due «sistemi» politici, uno che «presentava l'idea del dispotismo» e l'altro che, invece, «offriva un modello di confusione»[86]. E in effetti, soprattutto a partire dagli anni '50 del XVIII secolo, allorché più decisa e sistematica divenne l'opposizione parlamentare al potere regio[87], l'azione dei parlamenti si orientò verso l'affermazio-

[85] E. Hinrichs, *«Giustizia» contro «amministrazione». Aspetti del conflitto politico interno al sistema nella crisi dell'ancien régime*, in C. Capra (ed), *La società francese dall'Ancien Régime alla Rivoluzione*, Bologna 1982, pp. 199-227.

[86] J. Necker, *De la Révolution françoise*, (s.l., 1796), Paris 1797, I, pp. 43-44; val la pena di citare per esteso il passo in questione: «Le premier systême, en réunissant sous la même autorité le pouvoir exécutif et le pouvoir législatif, présentoit l'idée du despotisme. Le second, en soumettant toutes les dispositions d'un ordre général à l'assentiment de treize Parlemens, délibérant chacun à part pour l'étendue de leurs ressorts, offroit un modèle de confusion». A quest'ultimo proposito, lo stesso Luigi XVI, ricevendo una deputazione del parlamento di Rennes il 16 febbraio 1788, aveva messo l'accento, dopo aver ribadito che non avrebbe tollerato nessuna forma di intromissione delle corti di giustizia in questioni estranee alla loro giurisdizione, sulla confusione che sarebbe derivata alla amministrazione del regno se tutti gli affari fossero stati oggetto di deliberazione dei diversi parlamenti (cfr. R. Bickart, *Les Parlements et la notion de souveraineté nationale au XVIII siècle*, Paris 1932, p. 190).

[87] J. Egret, nel lavoro più completo dedicato alla lotta dei parlamenti durante il regno di Luigi XV, distingue tre differenti fasi dell'opposizione

ne di un vero e proprio «sistema» alternativo e contrapposto all'amministrazione monarchica. Il cui scopo politico consisteva essenzialmente nel controllo sulla legislazione e sulla politica fiscale. Le corti pretendevano cioè, in quanto custodi delle leggi del regno, di garantire non solo il controllo formale di queste ultime, ma di esercitare, grazie al diritto di *remontrance*[88] che ne bloccava la registrazione e quindi l'esecuzione, un effettivo potere di veto.

Si veniva a creare, cioè, nel seno stesso della monarchia, che intanto aveva ulteriormente consolidato il suo apparato amministrativo centrale e periferico, un vero contropotere, che non si limitava più a controllare il rispetto e la continuità della tradizione legislativa attraverso i consueti strumenti (correzioni al testo della legge, *remontrances*, *remontrances itératives*, che tuttavia nulla potevano di fronte all'intimazione del sovrano di registrazione forzosa della legge in *lit de justice*), ma che giungeva a paralizzare, tramite la cessazione del servizio, l'intero sistema politico. Un chiaro esempio degli effetti paralizzanti dell'azione parlamentare si può scorgere nel ricorso, sempre più frequente, a quella «manifestation collective de la solidarité parlementaire», consistente nell'intervento, a fianco della corte direttamente coinvolta nel conflitto, dei restanti parlamenti. Palesatasi per la prima volta nel 1753, questo tipo di solidarietà corporativa, che ben presto venne appoggiandosi su una solida

parlamentare: la prima (1715-1757), dominata dai contrasti religiosi continuamente rinascenti intorno alla bolla *Unigenitus* e dalla disputa sui *billets de confession*; la seconda (1757-1770), caratterizzata dall'inasprimento della lotta contro la monarchia amministrativa ed i suoi agenti, che trova nel cosiddetto «affaire de Bretagne» l'episodio più importante e di maggiore conflittualità; e la terza (1771-1774), corrispondente al nuovo regime giudiziario che si instaura dopo la riforma del cancelliere Maupeou (*Louis XV et l'opposition parlementaire 1715-1774*, Paris 1970).

[88] Tale diritto, praticamente soppresso dalla dichiarazione del 24 febbraio 1673, con la quale Luigi XIV imponeva la registrazione immediata delle leggi, senza alcuna modifica, prima di presentare qualsiasi *remontrance*, era stato riacquistato all'inizio della Reggenza, grazie alla dichiarazione del 15 settembre 1715 che in sostanza reinseriva le corti giudiziarie nel circuito legislativo.

base dottrinale, la cosiddetta teoria della «union des classes»[89], permise infatti alle corti di superare la divisione e di agire come un unico soggetto politico.

Lo scontro si era a tal punto inasprito e generalizzato, nel corso dei due decenni che vanno dai primi anni '50 alla fine degli anni '60, da dominare l'intera vita politica della monarchia. Esso non si presentava più come un conflitto episodico e limitato, del tipo di quelli di cui si erano avute in passato numerose manifestazioni, ma aveva assunto le caratteristiche di un contrasto profondo e latente che coinvolgeva le stesse sorti dell'istituzione monarchica. E inoltre, i frequenti richiami (quasi sempre strumentali) da parte dei parlamenti alla nazione, di cui essi si consideravano i legittimi rappresentanti (funzione che in realtà non spettava loro né in senso corporativo né in quanto moderne istituzioni rappresentative) e di fronte alla quale ritenevano che il sovrano avesse prestato giuramento, giungevano a mettere in discussione i fondamenti stessi del potere regio[90].

[89] Nel 1753, infatti, in seguito al rifiuto del parlamento di Parigi di registrare le lettere patenti che avocavano al Consiglio regio tutti gli affari concernenti i sacramenti, che spinse Luigi XV ad esiliare i magistrati delle *Enquêtes* e delle *Requêtes*, seguiti ben presto da quelli della *Grand'Chambre*, i parlamenti provinciali di Aix, Bordeaux, Rouen e Toulouse, schierandosi con la corte giudiziaria parigina, indirizzarono delle energiche proteste al sovrano che si vide costretto a richiamare gli esiliati. La teoria dell'«union des classes», secondo la quale, come affermava il parlamento di Parigi, i parlamenti «ne forment qu'un même corps et ne sont que différentes classes du Parlement du Roi», venne formulata negli stessi anni, a partire dal 1755, per legittimare la solidarietà parlamentare (molto interessanti su questa teoria e sulla nozione di unità del parlamento, «corps unique et multiple tout à la fois», le *remontrances* del parlamento di Rouen del 26 giugno 1756). Su tutto ciò cfr. R. Bickart, *Les Parlements*, cit., pp. 150 ss. (la cit. precedente, nel testo, è a p. 150).

[90] Sulla pretesa parlamentare di rappresentare l'intera nazione e di costituire, come affermerà il guardasigilli Lamoignon nel 1787, un vero «corps national», intermediario tra il potere del sovrano ed il popolo, cfr. R. Bickart, *Les Parlements*, cit., pp. 106 ss. (cit. p. 141). Celebre è rimasta, in risposta a queste pretese e alle conseguenze che ne derivavano per l'assetto politico della monarchia, la cosiddetta «seduta della Flagellazione» (3 marzo 1766), nel corso della quale, davanti al parlamento di Parigi, il sovrano riaffermò con inaudita energia i princìpi su cui si

Di fronte alla portata di tali implicazioni, la reazione di Luigi XV fu energica e decisa e culminò nel cosiddetto «colpo di Stato» del cancelliere Maupeou che, esiliando i magistrati del parlamento di Parigi che avevano decretato la cessazione dell'attività giudiziaria per non registrare l'editto di disciplina del 1770, sembrò porre definitivamente fine al conflitto, facendo vincere al sovrano, come ebbe a dire lo stesso Maupeou, quel «procès qui durait depuis trois cents ans»[91] e che aveva opposto il personale amministrativo della monarchia agli *officiers* delle corti superiori di giustizia. Il cancelliere, che, caduto ben presto in disgrazia e costretto alle dimissioni, assistette impotente alla distruzione della sua riforma e al richiamo dei parlamentari esiliati, primo atto del regno di Luigi XVI, aveva infatti perfettamente compreso, come si ricava dal *mémoire* inviato al sovrano nel 1789 per esporre le linee direttrici della sua azione politica e rispondere alle calunnie di cui era stato fatto oggetto, la vera posta in gioco di tale conflitto, vale a dire la pretesa da parte dell'oligarchia parlamentare di sostituirsi all'azione ammi-

basava il potere monarchico e la ferma intenzione di non tollerare la costituzione, nel seno stesso della monarchia, di un corpo separato e antagonista; e l'indomani, il 4 marzo, ricevendo una deputazione del parlamento di Rouen, ribadì con forza che solo davanti a Dio egli aveva prestato giuramento. Sul discorso della Flagellazione, riportato integralmente in J. Flammermont, *Le chancelier Maupeou et les parlements*, Paris 1883, pp. 25-28, cfr. M. Antoine, *Le discours de la Flagellation (3 mars 1766)*, in *Recueil de travaux offerts à M. Clovis Brunel*, Paris 1955, I, pp. 33-37, per il quale la parte principale nell'elaborazione del testo del discorso va attribuita al consigliere di Stato Gilbert de Voisins, piuttosto che al suo collega Joly de Fleury, come aveva indicato in questo primo saggio (M. Antoine, *Le testament de Louis XV*, in *Hommages à Roland Mousnier: clientèles et fidélités en Europe à l'Epoque moderne*, Paris 1981, pp. 91-103).

[91] Cit. in R. Mousnier, *Les institutions*, cit., II, p. 560. Ironia della sorte spettò proprio al cancelliere, che, come abbiamo visto, era stato progressivamente emarginato dalla vita amministrativa della monarchia, sferrare l'attacco più deciso contro i parlamenti. Sull'atteggiamento dei *philosophes* nei confronti del conflitto parlamenti/governo e della «rivoluzione» di Maupeou, oscillante tra la posizione di Voltaire, favorevole al cancelliere, e quella di Diderot, che vedeva nei parlamenti l'ultima difesa contro il dispotismo ministeriale, cfr. F. Diaz, *Filosofia e politica nel Settecento francese*, Torino 1962, pp. 428 ss.

nistrativa del governo e di limitare e controllare, appoggiandosi sulla forza dell'opinione pubblica, il potere monarchico[92].

Come ha efficacemente mostrato Hinrichs, riprendendo le iniziali considerazioni di Necker, il conflitto tra parlamenti e potere regio si caratterizza ed assume particolare asprezza infatti proprio sul piano amministrativo, in quanto cioè «conflitto interno ad un sistema statale che aveva intrapreso un'opera di smantellamento della propria struttura di base di carattere patrimoniale»[93]. I frequenti scontri tra corti giudiziarie e intendenti provinciali, che costellano tutto il XVIII secolo ed in modo particolare la sua seconda metà, assumono, a tale proposito, il rilievo di una vera e propria contrapposizione tra due differenti e concorrenti sistemi amministrativi.

All'amministrazione monarchica, tendenzialmente centralista e decisamente orientata sulla via della burocratizzazione, si oppone cioè l'azione amministrativa delle corti parlamentari, tendente alla difesa dei tradizionali privilegi e consuetudini provinciali e caratterizzata da un'attitudine spiccatamente conservativa.

Contrapposizione che si esprime altresì come conflitto tra due diversi tipi di personale politico-amministrativo: da un lato i *parlementaires*, membri di un «corpo impiegatizio di

[92] Così si chiedeva Maupeou, a conferma di quanto appena detto, nel citato *mémoire*, riprodotto integralmente in appendice a J. Flammermont, *Le chancelier*, cit., pp. 599-646: «S'il existait des corps qui pussent se regarder comme acquéreurs et propriétaires d'une portion de l'autorité royale, si ces corps indestructibles comme la constitution de l'État pouvaient ou choisir leurs membres ou n'adopter que ceux qui leur conviendraient, si tous les membres déjà liés par les noeuds d'un intérêt commun l'étaient encore par les noeuds de famille et de parenté, ne serait-il pas à craindre qu'on ne vit bientôt s'élever une espèce d'oligarchie, qui d'abord s'appuierait sur le peuple pour attaquer le souverain et qui, après avoir enchaîné le souverain, retomberait sur le peuple de tout son poids, le presserait dans tous les sens et dans tous les points?» (p. 609).

[93] E. Hinrichs, *«Giustizia» contro «amministrazione»*, cit., p. 226.

carattere patrimoniale»[94], dall'altro gli agenti diretti del governo e dell'amministrazione monarchica, intendenti provinciali, *maîtres des requêtes*, consiglieri di Stato, vale a dire in sostanza gli artefici di quell'opera di modernizzazione amministrativa intrapresa dalla monarchia francese a partire dalla metà del XVII secolo ed estremamente avanzata nella fase finale dell'*ancien régime*. La comune origine sociale (gli intendenti provinciali ad esempio venivano reclutati quasi esclusivamente tra i *maîtres des requêtes*, provenienti dalle fila dei parlamentari), invece di attenuare il conflitto tra queste due *élites*, in realtà ne favoriva ed esaltava lo spirito di diretta concorrenza, più sviluppato in particolare tra parlamentari e intendenti provinciali. Concorrenza che risultava ulteriormente accentuata dal medesimo *iter* di formazione che, per certe tappe, sia gli uni che gli altri seguivano e dalla non completa differenziazione e separazione esistente, nel sistema politico-amministrativo francese, tra competenze giudiziarie e amministrative.

In definitiva, il fattore decisivo della contrapposizione tra questi due gruppi di personale, ultima espressione dell'antica lotta tra *officiers* e *commissaires*, consisteva essenzialmente nella differente collocazione rispetto al processo di modernizzazione dell'apparato amministrativo statale. E il conflitto tra parlamenti e potere regio si configurava quindi come il conflitto interno ad un sistema politico oscillante tra le resistenze conservatrici di un corpo di magistrati privo di qualsiasi razionalità burocratica, e la spinta alla centralizzazione e alla razionalizzazione dell'amministrazione portata avanti dagli agenti della monarchia.

Più in generale però, tale scontro, che abbiamo cercato di caratterizzare sinteticamente nelle sue molteplici implicazioni, veniva ad assumere una effettiva rilevanza «costituzionale», in quanto conflitto tra due differenti, se non antiteti-

[94] *Ibidem*. Sulla distinzione tra «funzionario patrimoniale» e «funzionario burocratico», fondamentale è il rimando a M. Weber, *Economia e società*, cit., IV, sez. II: *Essenza, presupposti e svolgimento del potere burocratico*, pp. 58 ss. e sez. III: *Potere patriarcale e potere patrimoniale*, pp. 102 ss.

che, forme di organizzazione del potere: da una parte la monarchia sempre più orientata nella direzione dell'«absolutisme éclairé»[95], intenzionata a far trionfare, attraverso l'intervento amministrativo, i suoi progetti di riforma e a sopprimere i consolidati privilegi corporativi; dall'altra la monarchia temperata o limitata da un insieme di poteri intermedi, ed in primo luogo dal potere giudiziario, e caratterizzata, sul piano sociale e amministrativo, dalla persistenza delle tradizionali formazioni corporative. Se sul terreno amministrativo però il conflitto appariva più facilmente interpretabile e più decisamente orientato, come abbiamo indicato, sul piano politico esso risultava molto più complesso e articolato, a causa della profonda crisi di legittimazione di cui soffriva la monarchia francese nell'ultima fase dell'*ancien régime*. Nello spazio lasciato libero dall'assenza di qualsiasi forma di istituzione rappresentativa (ad eccezione naturalmente dei grandi e piccoli *pays d'états*), si inserirono infatti i parlamenti i quali, pretendendo di fare le veci degli Stati generali e considerandosi come gli interpreti autentici delle critiche rivolte dall'«opinione pubblica»[96] al dispotismo amministrativo della monarchia, in realtà miravano a bloc-

[95] Sulla nozione di «absolutisme éclairé» (o «despotisme éclairé»), coniata in Germania verso la metà del XIX secolo, e sulla specificità del caso francese, per il quale si può parlare di assolutismo illuminato più che «dans la pratique gouvernementale, ... dans la pratique de l'administration», cfr. i due brevi saggi di A. Soboul, *Historique de la notion d'absolutisme éclairé* e *Le cas français*, in *L'absolutisme éclairé*, Budapest-Paris 1985, pp. 27-31 e 161-170. Particolarmente stimolante, sul tema, la comunicazione di H. Pirenne, *Le Despotisme éclairé et la Révolution française*, in «Bulletin de la Société d'Histoire moderne», s. 6, XXVIII, 1929, pp. 8-12, per il quale, però, l'opera svolta dal dispotismo illuminato nei diversi paesi europei, consistente essenzialmente nella «rationalisation de l'État», è stata compiuta in Francia dalla Rivoluzione.

[96] Sull'autorità dell'opinione pubblica, «véritable balance du pouvoir suprême en France», accresciutasi «avec le progrès des lumières et de l'esprit de sociabilité» nell'ultima fase dell'*ancien régime*, si vedano le coeve considerazioni di J. Necker, *De la Révolution françoise*, cit., II, p. 26; e da ultimo i saggi di K. M. Baker, *Politique et opinion publique sous l'ancien régime*, in «Annales E.S.C.» XLII, 1987, pp. 41-71, che discute criticamente le tesi esposte da J. Habermas in *Strukturwandel der Öffentlichkeit* (1962), cui rimane d'obbligo il rimando per la trattazione di questa problematica (tr. it. *Storia e critica dell'opinione pubblica*, Bari 1977),

care il processo di modernizzazione burocratica e a mantenere in vita l'antica struttura patrimoniale della funzione pubblica e la vecchia organizzazione sociale corporativa.

Sullo stesso piano, contrassegnato dallo scontro tra assolutismo illuminato e resistenze corporative, si situa anche, se pure con minori implicazioni politiche rispetto al conflitto parlamenti/governo, la vicenda relativa alla riforma-abolizione delle corporazioni d'arti e mestieri. Senza dubbio meno esplosiva e più facilmente circoscrivibile, quest'ultima presenta però ugualmente motivi di particolare interesse in quanto consente di cogliere, sia pure da una angolatura parziale, la complessiva portata e le contraddizioni di tale scontro.

Fino agli anni '70 del XVIII secolo, le critiche alla organizzazione corporativa delle professioni, scaturite dalla graduale affermazione dei princìpi del liberalismo economico, grazie soprattutto all'opera dell'intendente del commercio Vincent de Gournay, al quale secondo H. Carré va attribuita la famosa massima «laissez faire, laissez passer»[97], si erano progressivamente moltiplicate, favorendo parziali e disordinate misure di riforma (oltre alla crescita del lavoro cosidetto libero) e contribuendo ad una generale de-legittimazione del sistema[98]. Nonostante però le lunghe discussioni e le

e di M. Ozouf, *L'opinion publique*, in K. M. Baker (ed), *The French Revolution*, cit., I, pp. 419-434. Fondamentale resta inoltre la lettura di R. Koselleck, *Kritik und Krise. Ein Beitrag zur Pathogenese der bürgerlichen Welt*, Freiburg-München 1959 (tr. it. *Critica illuminista e crisi della società borghese*, Bologna 1972).

[97] H. Carré, *Louis XV (1715-1774)*, in E. Lavisse (ed), *Histoire de France illustrée depuis les origines jusqu'à la Révolution*, VIII.II, Paris 1911, p. 345. Sulle idee di de Gournay e dei suoi seguaci, in merito alla libertà di commercio e all'abolizione delle corporazioni di mestiere, che hanno ampiamente influenzato il pensiero fisiocratico e quello dello stesso Turgot, cfr. Fr. Olivier-Martin, *L'organisation corporative*, cit., pp. 515 ss.; per maggiori informazioni sulla figura dell'intendente del commercio, scomparso nel 1759 a soli quarantasette anni, e sulle sue idee politiche ed economiche, si veda l'elogio, indicativo della stretta comunanza di vedute tra i due, che nello stesso anno ne fornì Turgot: A.-R.-J. Turgot, *Éloge de Gournay*, riportato in L. Robineau (ed), *Turgot. Administration et oeuvres économiques*, Paris s.d., pp. 1-45. Su de Gournay e, più in generale, sugli economisti pre-fisiocratici, cfr. G. Weulersse, *Le mouvement physiocratique en France de 1756 à 1770*, Paris 1910, I, pp. 24 ss.;

accese polemiche che i temi dell'organizzazione del lavoro e della libertà di commercio avevano suscitato nel corso dei decenni che precedettero l'avvento di Turgot al controllo generale delle finanze, si può dire che la questione dell'organizzazione corporativa si trovò realmente al centro del dibattito politico solo per un breve lasso di tempo. All'incirca per quei mesi del 1776, da gennaio a settembre, durante i quali si assistette, in rapida successione, alla radicale messa in stato d'accusa del sistema corporativo (e non solo delle sue disfunzioni e storture), quindi all'abolizione legislativa delle corporazioni e successivamente ancora, dopo il dimissionamento di Turgot, alla loro restaurazione nell'agosto del 1776.

L'atto su cui si concentrò la polemica e si accese lo scontro politico fu l'editto del febbraio 1776, con il quale il controllore generale sopprimeva le «jurandes et communautés de commerce, arts et métiers»[99]. In esso Turgot non si limitava a riprendere le critiche generalmente rivolte dai *philosophes* alle «dispositions bizarres, tyranniques, contraires à l'humanité et aux bonnes moeurs» che si ritrovavano in tutti gli statuti delle corporazioni professionali (monopolio sulla produzione e commercializzazione dei beni, potere abusivo dei «maîtres», sistema vessatorio del «chef d'oeuvre» per accedere alla «maîtrise», ecc.), o quelle più radicali mosse

così i fisiocrati celebravano la figura e l'opera di colui che consideravano, per più ragioni, un loro precursore: «Dans le sein du commerce où il avait été élevé, il sut puiser ces vérités simples et naturelles, mais alors si étrangères, qu'il exprimait par ce seul axiome qu'il eût voulu voir gravé sur toutes les barrières quelconques: *laissez faire et laissez passer*» (*ibidem*, p. 30).

[98] Sul declino del sistema corporativo cfr. É. Coornaert, *Les corporations en France avant 1789* (1941), Paris 1968², pp. 146 ss.; si vedano anche i saggi compresi nel numero monografico delle «Annales E.S.C.» (*Corps et communautés d'ancien régime*), XLIII, 1988, n. 2, ed in particolare quello di S. Kaplan, *Les corporations, les «faux ouvriers» et le faubourg Saint-Antoine au XVIII siècle*, pp. 353-378, dedicato al conflitto tra lavoro incorporato e lavoro libero (di cui il *faubourg* Saint-Antoine di Parigi rappresentava una delle più importanti *enclaves*).

[99] Cfr. Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XXIII, pp. 370-386 (la cit. successiva a p. 373).

dagli economisti all'intero sistema corporativo, accusato di privare gli individui, in nome del monopolio, di una libertà fondamentale, di ostacolare la formazione della ricchezza e di contribuire, a causa dell'assenza di concorrenza, alla crescita dei prezzi[100]. Oltre a riprendere questi argomenti per giustificare la soppressione delle corporazioni, egli forniva un inquadramento storico-politico della problematica corporativa, giungendo ad una radicale riformulazione dei legami sociali tra gli individui e del rapporto tra Stato e società. Per il ministro-filosofo, infatti, le corporazioni di mestiere costituivano il principale ostacolo alla libera estrinsecazione della volontà degli individui e rappresentavano altresì il trionfo degli interessi particolari sull'interesse generale della società[101]. Alla riaffermazione quindi del potere statale di regolamentazione sulla materia, doveva perciò accompagnarsi l'abolizione di qualsiasi formazione corporativa che si frapponesse tra Stato e società.

Nella vasta opposizione che l'editto di febbraio suscitò, ridando vigore al vecchio tessuto corporativo in declino, solo il parlamento di Parigi, sceso immediatamente in campo a fianco delle corporazioni di mestiere, mostrò di aver chiaramente compreso le implicazioni generali, di ordine politico, che la riforma di Turgot comportava. Nelle *remontrances* del 2-4 marzo che questa corte inviò al sovrano, si sottolineava infatti, in particolare, il carattere innovativo, si potrebbe dire sovversivo, più che riformatore dell'editto e si insisteva sulla dissoluzione dei princìpi costitutivi dell'ordinamento sociale e politico che ne sarebbe derivata dalla sua applicazione. E nel corso del *lit de justice* del 12 marzo, convocato per la registrazione dell'editto, l'avvocato generale Antoine-

[100] Sulla distinzione tra l'atteggiamento moderato degli enciclopedisti e quello più radicale degli economisti nei confronti delle corporazioni, cfr. J. Revel, *Les corps et communautés*, cit.

[101] Già nell'articolo *Fondation*, composto per l'*Encyclopédie* nel 1757, Turgot aveva posto l'accento sulla necessità di sciogliere le *fondations* che non rispondessero più ai bisogni della società, affermando in generale che «les corps particuliers n'existent point par eux-mêmes ni pour eux; ils ont été formés pour la société; & ils doivent cesser d'être au moment qu'ils cessent d'être utiles» (Livourne, 1773, VII, p. 71).

Louis Séguier, nella sua requisitoria, oltre ad entrare nel merito del progetto normativo di Turgot e a criticare alcuni aspetti del funzionamento delle «communautés d'arts et métiers», sviluppò una energica difesa del sistema corporativo, collegando l'esistenza delle corporazioni alle basi stesse della costituzione politica del regno[102].

Come aveva ben compreso il parlamento parigino, il conflitto andava oltre la specifica questione dell'abolizione o della sopravvivenza delle corporazioni di mestiere, per investire i princìpi dell'assetto sociale e politico della monarchia francese. Alle spalle di questa disputa si poteva infatti chiaramente intravvedere lo scontro tra due opposte concezioni della società e dello Stato: una concezione corporativa (organicistica) della società, con lo Stato ridotto al ruolo di garante dell'equilibrio, ed una concezione tendenzialmente individualistica (meccanicistica), che assegnava all'intervento diretto dello Stato la regolamentazione della convivenza sociale. E, significativamente, il parlamento, di cui va sottolineata l'abile condotta[103], si trovava a difendere il tradizionale assetto corporativo della società.

In conclusione, come emerge dalle due vicende, considerate

[102] Costituzione che Séguier descriveva ricorrendo alla famosa immagine della «catena» di corporazioni: «Tous vos sujets, Sire, sont divisés en autant de corps différents qu'il y a d'états différents dans le royaume: le clergé, la noblesse, les cours souveraines, les tribunaux inférieurs, les officiers attachés à ces tribunaux, les universités, les académies, les compagnies de finances, les compagnies de commerce, tout présente et dans toutes les parties de l'État, des corps existants qu'on peut regarder comme les anneaux d'une grande chaîne dont le premier est dans les mains de V. M. comme chef et souverain administrateur de tout ce qui constitue le corps de la nation» (Fr. Olivier-Martin, *L'organisation corporative*, cit., p. 537); sull'opposizione parlamentare all'editto, cfr. *ibidem*, pp. 535 ss.

[103] Concentrando la propria opposizione su uno solo degli editti del febbraio 1776 (com'è noto essi erano sei, e tra questi figurava anche quello, altrettanto importante, sul quale torneremo ampiamente in seguito, di soppressione della *corvée royale*), quello appunto concernente l'abolizione delle corporazioni, che lo vedeva meno direttamente coinvolto, il parlamento otteneva infatti il duplice scopo di indebolire la posizione di Turgot in seno al ministero e di proporsi come il difensore di interessi più generali; sviluppando, inoltre, una opposizione di principio all'edit-

esemplificative, del lungo conflitto parlamentare culminato nel «colpo di Stato» di Maupeou e della crisi del 1776 seguita all'editto di Turgot sulle corporazioni, entrambe conclusesi con l'insuccesso delle riforme ministeriali, la dinamica statale settecentesca appare ancora caratterizzata dallo scontro tra resistenze corporative e tendenze modernizzatrici (vale a dire in sostanza tra componenti giudiziarie e componenti amministrative). Tuttavia, tale scontro, che si manifesta essenzialmente sul terreno amministrativo, ma di cui abbiamo spesso sottolineato la più generale valenza politica (soprattutto nell'ultima fase dell'*ancien régime*, a causa della profonda crisi di legittimazione che attraversa la monarchia francese), non va interpretato in modo lineare e schematico, nell'esclusivo senso cioè di una contrapposizione tra vecchio e nuovo, tra innovazione e conservazione. Esso va valutato, per una più piena comprensione della sua complessità, anche alla luce di quei particolari settori amministrativi in cui accanto a significativi elementi di razionalità convivono modalità tradizionali di organizzazione o funzionamento. Nei quali cioè, ad esempio, l'intervento razionalizzatore dello Stato si esercita attraverso il ricorso a forme corporative di organizzazione del personale.

Uno dei casi più interessanti, a tale proposito, è rappresentato dal servizio statale dei «ponts et chaussées», il cui sviluppo settecentesco risulta contraddistinto proprio dalla compresenza di un razionale ed efficace apparato amministrativo e di un solido corpo di ingegneri incaricato delle realizzazioni tecniche. Per quanto tale caso non possa inficiare l'interpre-

to, esso lasciava aperta la possibilità di un intervento riformatore del sistema corporativo. Il successivo editto di Maurepas dell'agosto 1776 che ripristinava le corporazioni, se pure all'interno di un disegno razionalizzatore (mentre restavano soppresse le vecchie corporazioni, venivano nuovamente creati nella città di Parigi i «six corps de marchands» e quaranta «communautés d'arts et métiers», unendo tra di loro mestieri affini), riprendeva molte delle proposte di riforma fornite dal parlamento; su quest'ultimo editto, cfr. Fr. Olivier-Martin, *L'organisation corporative*, cit., pp. 539 ss., per il quale esso rappresenta, al pari dell'istituzione delle assemblee provinciali e della «Cour plénière» del 1787, l'estremo tentativo della monarchia francese d'*ancien régime* «pour améliorer ses institutions en restant fidèle à ses principes» (p. 541).

tazione generale che della dinamica politico-amministrativa francese abbiamo fornito (resistenze corporative *versus* monarchia amministrativa), esso riveste un particolare interesse in quanto consente di misurare la portata e gli effetti, in questo settore, del processo di razionalizzazione dell'apparato amministrativo della monarchia e di analizzare altresì la persistenza, sotto forme differenti, del fenomeno corporativo. Il corpo degli «ingénieurs des ponts et chaussées», in quanto corpo professionale di derivazione statale, è indicativo infatti, come avremo modo di evidenziare in seguito, delle trasformazioni che tale fenomeno subisce e della sua continuità, attraverso l'amministrazione, nella società francese.

Capitolo secondo

Il servizio dei «ponts et chaussées» di Francia

1. *Le premesse organizzative: l'opera di Sully e Colbert*

La storia dell'amministrazione dei «ponts et chaussées»[1] fornisce, anche solo ad uno sguardo superficiale, una sicura conferma della peculiare vocazione accentratrice e interventista della monarchia francese. Ma illustra anche, in maniera altrettanto esemplare, quel più generale e vasto conflitto tra

[1] È difficile stabilire con esattezza quando tale espressione sia stata usata per la prima volta: essa non compare tra i titoli attribuiti a Sully, che contemplano invece la sovrintendenza sulle «turcies et levées» (settore sviluppatosi in anticipo), ma è correntemente utilizzata, ad indicare un determinato settore amministrativo, al tempo di Colbert, il quale predispone nel 1668 un «état du Roi pour les Ponts et Chaussées» indicante le risorse finanziarie destinate alla riparazione, manutenzione e costruzione delle relative opere. Prima ancora di Colbert, essa si ritrova però, in una accezione pressoché analoga, a partire dai primi decenni del Seicento, negli editti dell'ottobre 1615 e del dicembre 1626 che istituiscono nuovi uffici di tesoriere e controllore generale dei «ponts et chaussées» in ogni generalità e di tesoriere e controllore provinciale (in realtà *commis* dei precedenti) nelle generalità sottoposte alla giurisdizione delle *chambres des comptes* di Parigi e di Rouen e nell'editto con cui nel maggio 1645 si ristabilisce l'ufficio di *grand voyer*, destinato a scomparire subito dopo con i tumulti della Fronda (questi editti sono tutti riportati in E.J.M. Vignon, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France aux XVII et XVIII siècles*, Paris 1862-1880, 4 voll., I, pièces justificatives – d'ora in poi p.j. –, pp. 94-95, 98-99, 106-107). Sull'etimologia del termine «chaussée» e sulle varie ipotesi avanzate (calx = calce; calx = tallone; via calceata = strada incassata così come si calza una «chaussure»; ed infine strada resa solida dall'«empierrement»), cfr. P.-F. Fournier, *L'origine du mot «chaussée»*, in «Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des travaux historiques et scientifiques» I, 1960, pp. 41-53.

tendenze centralizzatrici e resistenze particolaristiche (corporative o territoriali) che caratterizza, anche in Francia, il processo di formazione dello Stato moderno. La creazione e l'evoluzione di questo servizio statale sono infatti particolarmente segnate da una endemica conflittualità che investe i differenti aspetti dell'intervento amministrativo (direzione e esecuzione dei lavori, sorveglianza e controllo, reperimento e utilizzo delle risorse finanziarie) e coinvolge le varie istituzioni politico-amministrative locali e provinciali ed il potere centrale. Se più precocemente sembra svilupparsi, nel caso francese, la consapevolezza della necessità di un intervento diretto e coordinato della monarchia nel campo delle infrastrutture viarie, va tuttavia altresì sottolineato che tale intervento solo al termine di un processo lento e irregolare verrà assumendo caratteristiche di efficacia e unitarietà, senza mai giungere peraltro ad una completa unificazione amministrativa dell'intero territorio del regno.

Fino al XVI secolo le vie di comunicazione erano rimaste quasi completamente al di fuori delle competenze del governo centrale e non avevano conosciuto alcun tipo di intervento globale e coerente[2]. La costruzione delle strade e dei ponti era per lo più demandata all'iniziativa delle comunità locali o professionali, degli ordini monastici, dei concessionari di pedaggi e la manutenzione affidata a questi ultimi o ai pro-

[2] Per quanto riguarda le notizie fornite in questo primo paragrafo ed in generale sull'intera storia dell'amministrazione dei «ponts et chaussées», rimandiamo sin d'ora alle due opere più importanti apparse sull'argomento: quella già citata di Vignon, insostituibile, nonostante il secolo e più trascorso dalla sua pubblicazione, per l'ampio apparato documentario che fornisce (l'autore venne chiamato nel 1853, al termine della sua carriera d'ingegnere, alla direzione dell'archivio del Ministero dei lavori pubblici), e quella più recente di J. Petot, *Histoire de l'administration des ponts et chaussées 1599-1815*, Paris 1958. Di scarso interesse sono una serie di contributi ottocenteschi, che non aggiungono nulla alla storia di questa amministrazione e che contengono anzi numerose imprecisioni: J. Couderc, *Essai sur l'administration et le corps royal des ponts et chaussées, depuis leur origine jusqu'à nos jours*, Paris 1829; H.C. Emmery, *Notice abrégée sur l'histoire, l'organisation et l'utilité sociale de l'institution des ponts et chaussées en France*, Paris 1839; M. Cotelle, *Esquisse historique sur l'institution des ponts et chaussées en France*, Paris 1848; A. Picard, *Note historique sur l'administration des travaux publics*, Paris 1884.

prietari delle terre situate lungo il tracciato della strada stessa; ugualmente, le risorse finanziarie utilizzate a tale scopo erano estremamente eterogenee e riflettevano, nella loro varietà, il disordine che regnava nell'intero settore: doni di pietà, fondi prelevati sulle entrate del «domaine» regio, addizionali («crues») su *aides* e gabelle e supplementi di imposta sulla taglia, e soprattutto ricavi provenienti dalla riscossione dei numerosi pedaggi. Una grande confusione era inoltre visibile nella sorveglianza e nel controllo sull'esecuzione dei lavori e sull'utilizzo dei fondi, che finiva col causare frequenti conflitti di competenza tra i vari *officiers* preposti a tale compito (prevosti, *sénéchaux*, balivi, *élus*, *officiers des eaux et forêts*, ed in particolare, dall'inizio del XVI secolo, i tesorieri di Francia).

L'azione della monarchia si limitava quindi, sostanzialmente, a garantire l'ordine sulle strade pubbliche, a reprimere gli abusi e le malversazioni, estremamente diffusi soprattutto nella gestione dei fondi molto spesso distratti dall'originaria destinazione, a delegare nuove categorie di *officiers* per controllare l'operato dei *péagers* e farne rispettare gli obblighi, cui erano tenuti in quanto titolari di concessione regia, o provvedere ugualmente, in loro assenza, allo svolgimento dei lavori ricorrendo all'imposizione locale.

Nonostante la precoce presa di coscienza dell'interesse pubblico delle vie di comunicazione e la moltiplicazione degli interventi regi nel corso del XVI secolo, dei quali va ricordata, per la sua portata generale, la dichiarazione del 20 ottobre 1508 che conferiva ai tesorieri di Francia il potere di ispezionare tutte le strade, i ponti e i porti del regno e di ordinare le necessarie riparazioni[3], ancora alla fine del secolo una estrema confusione amministrativa e la più completa

[3] Cfr. il testo di tale dichiarazione in Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XI, pp. 517-525; tra le funzioni attribuite ai tesorieri era compresa quella «de voir ou faire voir et visiter tous chemins, chaussees, ponts, pavez, ports et passages de nostre royaume, et eux informer ou faire informer, et enquerir de l'estat en quoy ils sont, et s'il y en a aucuns esquels pour le bien de nous et de la chose publique, il soit besoin faire reparations et edifices et emparemens, de les faire faire

assenza di direzione regnavano in questo settore. Le strade pubbliche languivano di conseguenza, anche a causa della cronica mancanza di regolari e adeguate risorse finanziarie, in un pressoché totale abbandono, ridotte a piste senza un tracciato fisso, a volte impercorribili, ed esposte ad ogni sorta di usurpazione da parte dei proprietari delle terre poste ai margini del loro tracciato.

Una descrizione particolarmente efficace dello stato delle vie di comunicazione nella prevostura di Parigi, si può leggere in un testo ufficiale della fine del Cinquecento, dal quale si ricava che i signori «hauts justiciers» «laissent perdre, tomber et ruiner les ponts et chaussées» e si sono «tellement émancipés ... jusqu'à avoir usurpé les grands chemins, vulgairement appelés royaux, et autres voies publiques, iceux détourné et changé en lieux incommodes et malaisés pour les passants, marchands et voituriers»; allo stesso modo,

de nos deniers, au regard de ceux qui sont en nostre charge, et des autres qui sont en la charge d'autruy, et qui pour ce faire ont et prennent peages ..., qu'ils les contraignent chacun en leur regard à les faire faire selon qu'ils y sont tenus». I «trésoriers de France», di cui si ignora l'esatta origine, erano inizialmente gli amministratori (ma anche i giudici) delle entrate del «domaine royal» e gestivano assieme ai «généraux des finances», che si occupavano delle finanze straordinarie, vale a dire sostanzialmente degli «aides» votati dagli Stati generali del regno, l'intera amministrazione finanziaria. Personaggi potenti e influenti, molto vicini al sovrano, essi vennero perdendo però, a partire dalle riforme di Francesco I, gran parte del loro potere; la creazione nel 1542 di sedici «recettes générales» (le successive generalità) per la riscossione sia delle entrate ordinarie che di quelle straordinarie, segnò una svolta decisiva, precedendo l'unificazione degli uffici e delle funzioni dei tesorieri e dei generali delle finanze (già realizzata per la circoscrizione di Parigi nel 1547) avvenuta nel gennaio 1551. Di conseguenza, i «trésoriers de France et généraux des finances», il cui numero aumentò considerevolmente, dovettero trasferirsi ed esercitare le loro funzioni nelle varie generalità, trasformandosi in amministratori provinciali. La successiva istituzione con editto del luglio 1577 dei «bureaux des finances» (il titolo di «bureau» dipendeva dal fatto che i tesorieri erano ritenuti membri delle *chambres des comptes*) in ogni generalità sancì infine il definitivo allontanamento dall'amministrazione centrale di questi *officiers*. Per ulteriori informazioni cfr. gli ampi estratti del manoscritto di Poitevin de Maissemy, «Mémoire sur les trésoriers de France et généraux des finances», 1780, pubblicati da Vignon, *Études*, cit., I, p.j., pp. 30-37 e G. Delaume, *Le Bureau des finances de la Généralité de Paris*, Paris 1966, pp. 13-24.

i privati le cui proprietà sono poste nei pressi di una strada pubblica «ont fait arracher ... les bornes, arbres et remarques anciennes qui y restaient; même iceux chemins fait labourer, le tout pour en ôter la connoissance», sicché tali *chemins* risultano «tellement usurpés et entrepris qu'il n'y a moyen d'y passer, charroyer, voiturer, ni faire conduire les bestiaux sans grande incommodité ...»[4]. Le guerre di religione infine, con il loro portato di distruzione e violenza, avevano avuto pesanti conseguenze anche sulle comunicazioni stradali (spesso interrotte per ostacolare gli spostamenti degli eserciti avversari), annientando quasi del tutto il commercio e la circolazione e vanificando quei sia pur modesti risultati precedentemente raggiunti.

Con la pacificazione del regno e la restaurazione del potere monarchico, fu Enrico IV, il quale aveva potuto constatare di persona, nel corso della lunga guerra civile, l'importanza e la necessità di una solida ed efficiente rete stradale, a farsi promotore della prima importante riforma dell'amministrazione delle vie di comunicazione. Cosciente dell'inefficacia del vecchio sistema amministrativo, funzionante su base locale, e deciso a porre un freno alla frammentazione degli interventi, egli istituì infatti, nel maggio 1599, l'ufficio di «grand voyer de France», con l'evidente scopo di centralizzare e coordinare l'intervento della monarchia in questo come in altri settori dell'amministrazione economica. La decisione di creare l'ufficio di «grand voyer», che in realtà risaliva alla primavera del 1597 e che solo le resistenze del parlamento di Parigi erano riuscite a bloccare[5], era accom-

[4] «Commission donnée par M. le lieutenant civil à Guillaume Hubert, voyer de Paris, pour visiter les chemins, ponts et chaussées dans l'étendue de la prévôté, les faire réparer et y contraindre les seigneurs hauts justiciers», 13 agosto 1599, in Vignon, *Études*, cit., I, p.j., pp. 86-87.

[5] Sulla prima redazione dell'editto di creazione dell'ufficio di «grand voyer» del giugno 1597, che non ci è pervenuta, sulle resistenze del parlamento parigino, che contestava soprattutto l'attribuzione a Sully della giurisdizione contenziosa, e sui suoi reiterati rifiuti di registrazione, fino alla revisione e riscrittura nel maggio 1599 dello stesso editto, cfr. B. Barbiche, *Une révolution administrative: la charge de grand voyer de France*, in A. Stegmann (ed), *Pouvoir et institutions en Europe au XVI siècle*, Paris 1987, pp. 283-296.

pagnata infatti da interventi di impronta analoga, tendenti cioè a porre una direzione unica al vertice di importanti settori, come il ristabilimento nel gennaio 1597 della carica di «grand maître des Eaux et Forêts» e la nomina nel 1601 di un «grand maître, superintendant et général réformateur» delle miniere del regno[6].

Significativamente preceduta dall'editto del dicembre 1598 che sopprimeva i «bureaux des finances» e riduceva il numero dei tesorieri generali (ai quali, come abbiamo visto, spettava anche, tra le altre funzioni, la sorveglianza sullo stato delle strade pubbliche) a due per generalità[7], l'istituzione del nuovo ufficio conferiva al futuro duca di Sully «le pouvoir de superintendance» su tutti i *voyers* locali esistenti in diverse città del regno[8]. Tuttavia, ad eccezione dell'esplicito richiamo alla non ingerenza nella «juridiction contentieuse» della *voirie*[9], nell'editto del 1599 non venivano specificati i poteri e le funzioni assegnati al titolare dell'ufficio di «grand voyer»; funzioni e poteri solo in un secondo tempo precisati, con la dichiarazione del 7 giugno 1604 ed il successivo regolamento del 13 gennaio 1605[10]. Nel primo di questi due

[6] Cfr. Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XV, pp. 253-262.

[7] Vignon, *Études*, cit., I, p.j., pp. 28-29; l'editto attribuiva proprio alla «multiplicité» di questi *officiers* la «grande confusion» e il «désordre» regnanti nell'amministrazione finanziaria.

[8] Cfr. Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XV, pp. 222-224 e Vignon, *Études*, cit., I, p.j., pp. 85-86; emanato nel maggio 1599 l'editto fu registrato dal parlamento di Parigi soltanto il successivo 7 settembre. Oltre che a Parigi e a Lione, tali agenti, incaricati degli interventi urbanistici e delle vie di comunicazione, esistevano anche, alla fine del XVI secolo, ad Auxerre, Mantes e Meulan.

[9] Con tale termine si indicava in generale la «police» delle strade pubbliche. Alla metà del XVIII secolo, dopo aver affermato che il dipartimento dei «ponts et chaussées» «est la Voirie elle- même, prise au sens le plus général», Duclos – ma sull'attribuzione torneremo altrove – definiva più precisamente quest'ultima come «une portion de la police de l'Etat, dont l'administration appartient au Souverain comme un attribut essentiel de la Seigneurie publique» (*Essais sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées*, Amsterdam 1759, p. 280).

[10] Vignon, *Études*, cit., I, p.j., pp. 89-90 e 90-92.

provvedimenti legislativi, dove, tra l'altro, il sovrano ricorreva, probabilmente per vanificare le proteste che avevano fatto seguito alla creazione di tale ufficio, ad una finzione giuridica, affermando che non si trattava di una vera creazione bensì della restaurazione di un vecchio *office* «de longtemps discontinué et demeuré comme aboli»[11], oltre alla conferma della sovrintendenza esclusiva, già attribuitagli, su tutte le opere pubbliche del regno, si affidava al «grand voyer» il potere di nominare in ogni generalità un «lieutenant» di propria fiducia, da scegliersi tra gli *officiers* residenti sul posto, investito delle sue stesse attribuzioni[12]. Il successivo regolamento delineava infine con maggiore precisione i poteri assegnati a Sully, che intanto si era fatto attribuire anche l'ufficio di *voyer* della città di Parigi, e contemporaneamente esplicitava le funzioni attribuite agli altri *officiers* che intervenivano nella costruzione, riparazione e manutenzione delle vie di comunicazione e delle opere pubbliche connesse.

L'organizzazione di tale settore amministrativo, cui Enrico IV aveva impresso una svolta significativa, era resa in sostanza, soprattutto grazie a quest'ultimo regolamento, più efficace e funzionale. Al vertice del sistema si trovava Sully, «grand voyer» e responsabile effettivo dell'intera amministrazione finanziaria[13], cui spettava la direzione generale ed il controllo dell'intervento regio nel campo delle infrastrut-

[11] *Ibibem*, p. 89. Su questa finzione per cui Enrico IV si limitava a ristabilire un ufficio che in realtà non era mai esistito, cfr. P. Viollet, *Le Roi et ses ministres pendant les trois derniers siècles de la monarchie*, Paris 1912, p. 479, secondo il quale, in verità poco plausibilmente, il ricorso a tale stratagemma avrebbe permesso a Sully di diventarne titolare senza alcun esborso di denaro. In realtà, come ha rilevato B. Barbiche, l'ufficio di «grand voyer», come tutte le alte cariche del regno, era di nomina regia e quindi sfuggiva al regime della venalità (*Une révolution administrative*, cit., p. 294).

[12] Sull'uso di quest'ultima potestà, propria anche ad esempio del «grand maître» dell'artiglieria e di quello delle miniere, e su tali luogotenenti, molto probabilmente nominati per «commission», cfr. B. Barbiche, *Une révolution administrative*, cit.

[13] Entrato nel 1596 nel «Conseil d'État et des Finances», Maximilien Béthune barone di Rosny divenne, almeno dal 1599, il capo supremo

ture viarie; ed in periferia era assistito, o sostituito, dai propri luogotenenti e dagli *officiers* normalmente preposti alla *voirie.* Questi erano tenuti ad inviare ogni anno, in novembre, un elenco completo, stilato sulla base delle ispezioni compiute nelle loro rispettive circoscrizioni territoriali, delle riparazioni che si rendevano necessarie sulle strade pubbliche, indicando nel contempo il relativo costo e le più urgenti da eseguire; provvedevano a redigere i preventivi di spesa per i singoli lavori, all'aggiudicazione al miglior offerente degli stessi e al controllo e collaudo finale delle opere eseguite; ed erano altresì incaricati di verificare i pedaggi e gli altri diritti percepiti sulle vie di comunicazione, assicurandosi in particolare che i titolari di tali concessioni provvedessero alla manutenzione e riparazione di queste ultime e, in caso contrario, costringendoli a farlo.

Più che per tali disposizioni, fu però grazie all'energico attivismo di Sully che si riuscì a mettere un po' d'ordine nell'amministrazione delle vie pubbliche e a rendere concretamente operativo questo primo tentativo di coordinamento e di centralizzazione dell'azione di governo in tale settore. Il ferreo controllo esercitato sull'amministrazione periferica attraverso la nomina di propri luogotenenti[14] e con il frequente ricorso a commissari provvisti di specifici poteri di ispezione e di intervento costituì indubbiamente il segnale di novità più significativo della sua amministrazione. Ma,

dell'amministrazione delle finanze, pur senza portare ufficialmente il titolo di «surintendant» (come sembra accertato), ed estese successivamente i suoi poteri sull'intera amministrazione del regno, esercitando il ruolo di un vero e proprio «principal ministre»; oltre che «grand voyer» egli fu anche «grand maître» dell'artiglieria e sovrintendente alle fortificazioni. Sull'opera politico-amministrativa svolta da Sully, cfr. R. Mousnier, *Les institutions*, cit., II, pp. 561 ss., e in merito alla polemica, che ha diviso gli storici, circa l'attribuzione al grande ministro del titolo di sovrintendente delle finanze, cfr. D. Buisseret - B. Barbiche, *Sully et la surintendance des finances*, in «Bibliothèque de l'École des Chartes» CXXIII, 1965, pp. 538-543.

[14] Costoro vennero prevalentemente scelti tra gli stessi tesorieri della generalità; talvolta però furono dei tecnici a ricoprire tale carica, come nel caso dell'architetto René Androuet du Cerceau in Poitou (J. Petot, *Histoire*, cit., p. 47).

oltre a questa intensa attività di controllo dell'azione amministrativa degli *officiers* e di continuo monitoraggio sulla situazione della rete viaria, egli fornì anche un decisivo impulso al diretto intervento dello Stato nel campo dei lavori pubblici. Già alla fine del 1600 aveva elaborato, come si ricava dai suoi *Mémoires*, un «projet d'état général de la grande voirie, ponts, pavés, chemins, chaussées et réparations de France, tant royales que provinciales» e negli anni successivi presentò una notevole quantità di progetti di lavori, solo in parte poi realizzati, concernenti soprattutto le opere di canalizzazione e la costruzione di ponti[15]. Contemporaneamente intervenne con il consueto vigore anche in campo finanziario, controllando la corretta utilizzazione dei fondi, cercando di ridurre la confusione esistente nei sistemi e nelle fonti di finanziamento ed istituendo, fatto di notevole rilievo, un fondo statale, annualmente rinnovabile, per i lavori pubblici[16].

L'eccezionale attivismo di Sully fece quindi compiere considerevoli progressi all'amministrazione delle vie pubbliche.

[15] Tra tutti questi progetti una menzione particolare merita il canale di Briare, il primo costruito in Francia, congiungente la Loira alla Senna, che per Sully doveva rappresentare solo la prima tappa di un grandioso progetto di congiunzione della Senna alla Loira, della Loira con la Saône e di quest'ultima con la Meuse; progetto che, secondo la stima dello stesso «grand voyer», avrebbe fatto «perdre deux millions de revenus à l'Espagne» e al contrario li avrebbe fatti «gagner à la France» (cfr. P. Pinon, *Voyages pittoresques sur les canaux*, contenuto nel catalogo dell'esposizione svoltasi a Parigi nel 1986 *Un canal... des canaux...*, Paris 1986, p. 5). Aggiudicati nel 1604 a Hugues Cosnier i lavori di costruzione vennero portati a termine ed il canale aperto alla navigazione solo nel 1642, sotto il regno di Luigi XIII (per maggiori informazioni si rimanda al sopra citato saggio di P. Pinon, e in particolare alla sezione *De Sully à Colbert*, pp. 4-32). Sull'opera di Sully cfr. anche D.J. Buisseret, *The Communications of France during the Reconstruction of Henri IV*, in «The economic History Review» XVIII, s.2, 1965, pp. 267-277.

[16] Cfr. L. Aucoc, *Conférence faite à l'École impériale des ponts et chaussées sur l'histoire de l'administration et du corps des ingénieurs des ponts et chaussées*, in «Annales des ponts et chaussées» XII, s. 4, 1866, pp. 273-307 (riprodotta poi anche in *Conférences sur l'administration et le droit administratif faites à l'École impériale des ponts et chaussées*, Paris 1869-1870, I, pp. 577 ss.), secondo il quale a partire dal 1600 fu istituito un «budget des ponts et chaussées».

Tuttavia, nonostante ciò, le realizzazioni concrete furono, senza alcun dubbio, modeste. Ad eccezione infatti del già citato canale di Briare e della costruzione di alcuni grandi ponti come il Pont-Neuf a Parigi e quelli di Rouen, Blois e Châtellerault, non vennero condotte a termine altre importanti opere pubbliche. E la rete delle comunicazioni stradali non conobbe in generale, tranne che in Poitou (di cui Sully era anche governatore), dove i lavori di rifacimento delle principali strade erano molto avanzati al 1610, un significativo ampliamento e miglioramento. Le ragioni di questi modesti risultati, specialmente se rapportati alla grande quantità di progetti presentati, vanno rintracciate, ovviamente, nella scarsità delle risorse finanziarie da destinare ai lavori pubblici, ma anche nell'assenza di una schiera di tecnici qualificati e competenti, che costituiva la lacuna più vistosa dell'amministrazione del «grand voyer»[17], e soprattutto nelle resistenze opposte dalle corti di giustizia e dagli *officiers* incaricati della *voirie* all'opera di Sully.

Già manifestatasi con forza al tempo della creazione dell'ufficio di «grand voyer», l'opposizione dei tesorieri generali al grande ministro[18], che d'altronde non era mai cessata, riprese

[17] Nella migliore delle ipotesi la progettazione e la direzione dei lavori pubblici in campo civile era affidata a qualche architetto (Charles Androuet du Cerceau, «architecte du Roi» in Poitou, diresse ad esempio la costruzione del ponte di Châtellerault, portata a termine dal figlio René), ma più spesso erano semplici muratori o «charpentiers» ad essere incaricati dei lavori (sugli aspetti tecnici relativi alla costruzione dei ponti, con riferimento agli esempi summenzionati, cfr. J. Mesqui, *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Paris 1986); il titolo di ingegnere era invece sostanzialmente riservato agli specialisti delle fortificazioni, senz'altro più capaci e competenti. In quest'ultimo settore, che ricadeva sotto la responsabilità dello stesso Sully, il personale tecnico era indubbiamente tenuto in maggiore considerazione: il regolamento del 1604 aveva infatti già fissato i compiti e le attribuzioni degli ingegneri militari, i quali erano sottoposti all'autorità del governatore della provincia in cui operavano e alla sorveglianza dei controllori delle fortificazioni per quanto riguarda l'aspetto tecnico e dei tesorieri per la parte finanziaria (su ciò cfr. l'insostituibile lavoro di A. Blanchard, *Les ingénieurs du «Roy» de Louis XIV à Louis XVI. Étude du corps des fortifications*, Montpellier 1979, pp. 52 ss.).

[18] Una prima manifestazione del conflitto tra i tesorieri ed il futuro ministro si era già avuta qualche anno prima, nel 1596, allorché nell'am-

slancio e vigore all'indomani dell'assassinio di Enrico IV. Con la scomparsa del sovrano, suo grande protettore, cadeva in disgrazia lo stesso Sully e veniva bloccato il suo tentativo di riforma in chiave centralistica dell'intera amministrazione regia e di quella dei lavori pubblici in particolare. Nonostante, infatti, ancora nel 1615, venisse espresso apprezzamento per l'«ordre», «très profitable à nous et au public»[19], da lui introdotto in quest'ultimo settore amministrativo, l'opposizione a Sully e la contestazione delle sue vaste attribuzioni erano ormai generalizzate. Anche gli stati generali del 1614 avevano manifestato una aperta ostilità nei suoi confronti ed il terzo stato, con il quale i rapporti erano sempre stati particolarmente tesi a causa del disprezzo di Sully per il mondo della *robe*, era giunto a chiedere la soppressione dell'ufficio di «grand voyer».

In tale contesto, dopo che già nel 1618 i tesorieri erano riusciti a sottrargli la direzione dei lavori riguardanti il «pavé» di Parigi, l'editto dell'agosto 1621 smantellò quasi completamente l'organizzazione dei lavori pubblici fissata dal grande ministro. Esso, che creava nuovi uffici di tesoriere generale per ogni «bureau des finances», giustificando tale creazione con motivazioni esclusivamente fiscali, riattribuiva a questi ultimi «intendance, pouvoir et faculté d'ordonner des deniers destinés pour les ponts et chaussées», annullando in tal modo il precedente editto del 1598, e, fatto ancor più importante, revocava tutte le commissioni già attribuite in precedenza in questo settore[20]. I primi ad essere colpiti da tali disposizioni furono perciò i luogotenenti nominati diret-

bito del progetto di Enrico IV di porre rimedio alla confusione e al disordine dell'amministrazione finanziaria, che prevedeva la soppressione dei «bureaux des finances» e il divieto (presentato come provvisorio) fatto ai tesorieri di esercitare le loro funzioni, il barone di Rosny venne nominato commissario «à la direction des finances» per le generalità di Tours e di Orléans. Sugli episodi di questo conflitto cfr. A. Chamberland, *La tournée de Sully et de Rybault dans les généralités en 1596*, in *Cinquantenaire de la Société archéologique d'Eure-et-Loir*, Chartres 1909, pp. 3-15.

[19] Vignon, *Études*, cit., I, p.j., pp. 94-95.

[20] *Ibidem*, p. 96.

tamente da Sully, ma anche il potere e le attribuzioni di quest'ultimo ricevettero un radicale ridimensionamento e una drastica delegittimazione.

La rivincita dei tesorieri fu ancor più netta e completa alcuni anni più tardi. Accogliendo infatti le ulteriori proteste di costoro contro le ingerenze di Sully nell'amministrazione delle vie pubbliche, Luigi XIII aboliva nel 1626 la carica di «grand voyer», accorpando le relative attribuzioni all'ufficio dei tesorieri generali di Francia che le avrebbero esercitate nelle rispettive circoscrizioni territoriali, e con due editti successivi, del dicembre 1626 e dell'aprile 1627, concedeva inoltre agli stessi tesorieri il potere di ispezionare le strade e le opere pubbliche unitamente alla giurisdizione contenziosa della *voirie*[21]. Veniva in tal modo liquidato il primo tentativo di centralizzazione dell'amministrazione dei lavori pubblici concernenti le vie di comunicazione, che tornava ad essere affidata alla competenza collegiale dei «bureaux des finances», corpi indipendenti dal governo centrale operanti in tutte le generalità del regno.

La vittoria dei tesorieri generali, che va comunque valutata senza perder di vista le difficoltà politiche e finanziarie della monarchia nella prima metà del XVII secolo, segnò quindi una netta involuzione nell'amministrazione dei «ponts et chaussées»: all'intervento diretto dello Stato, che Sully non aveva mai cessato di promuovere e favorire, si veniva nuovamente a sostituire, infatti, l'amministrazione delegata di compagnie di *officiers* che la esercitavano su base esclusivamente locale e, quel che più conta, al di fuori di qualsiasi

[21] *Ibidem*, pp. 97-99. Sintomatico è il fatto che l'editto del febbraio 1626 che sopprimeva l'ufficio di «grand voyer» (dal quale Sully si era già dimesso nel 1616 a favore del figlio, il conte d'Orval), creava contestualmente, quasi fosse il prezzo richiesto ai tesorieri per tale soppressione, due nuovi uffici di tesoriere generale in ogni generalità. Lo stesso editto prevedeva anche l'abolizione dell'ufficio di «voyer particulier» di Parigi, che fu al contrario molto più contrastata: Sully infatti non si accontentò della promessa di un indennizzo ed ottenne nello stesso anno, nonostante l'opposizione dei tesorieri, il ristabilimento a suo favore dell'ufficio; solo nel 1635 i tesorieri ebbero la meglio riuscendo ad ottenere l'unione definitiva di questo ufficio e delle relative attribuzioni al «bureau des finances» della capitale.

direzione e controllo da parte del potere centrale. Il che favoriva ovviamente l'inerzia e il disinteresse di questi amministratori che, estremamente solleciti a difendere i propri diritti, trascuravano invece impunemente le loro funzioni. Disinteresse accresciuto proprio dalla collegialità di queste attribuzioni che diluiva la responsabilità individuale ed esaltava al massimo grado lo spirito di corpo, facendo trionfare l'interesse particolare o di gruppo sull'interesse generale[22]. Oltre a ciò, la moltiplicazione degli uffici di tesoriere generale, che tra variazioni e revoche era continuata nel corso dei primi decenni del secolo, senza altra motivazione reale che quella di far fronte, attraverso la venalità, ai bisogni finanziari della monarchia, come si affermava esplicitamente nei preamboli degli stessi editti, accentuava ulteriormente la confusione e la disorganizzazione esistenti in questo settore amministrativo così come nell'intera amministrazione delle finanze[23].

L'opera di Sully che mezzo secolo di immobilismo e confusione avevano quasi del tutto annientato, venne ripresa con l'inizio del governo personale di Luigi XIV da Colbert, al

[22] Persino in un editto del 1635 si attribuiva l'inerzia dei tesorieri e la resistenza all'esecuzione degli ordini regi, al fatto che il diritto di presidenza fosse attribuito agli uffici «en corps» ed esercitato dai quattro tesorieri più anziani; ragion per cui si pensò di ovviare a tali inconvenienti separando l'ufficio di presidente da quello di tesoriere e nominando nuovi *officiers*, ai quali venne attribuito il titolo di «conseillers intendants généraux et présidents aux bureaux des finances des généralités» (Vignon, *Études*, cit., I, p.j., pp. 102-103). Sulle caratteristiche di questa amministrazione collegiale, contrapposta a quella degli intendenti provinciali, cfr. G. Pagès, *Essai sur l'évolution*, cit., pp. 24 ss.

[23] Era così diffusa la consapevolezza dei passi indietro compiuti nell'amministrazione delle vie di comunicazione rispetto all'epoca di Sully e dell'inerzia dei tesorieri, per cui le strade e le opere pubbliche versavano in un deplorevole stato di abbandono e rovina, che nel 1645 si giunse addirittura a ristabilire la carica di «grand voyer»; essa venne però paradossalmente affidata, per evidenti ragioni fiscali, a tre *officiers* investiti del titolo pomposo di «conseillers ès conseils de Sa Majestè, grands voyers et surintendants généraux des ponts et chaussées de France», che l'avrebbero esercitata alternativamente (Vignon, *Études*, cit., I, p.j., pp. 106-107), e scomparve subito dopo, senza lasciare traccia, con i tumulti della Fronda.

quale va attribuito il merito di aver definitivamente assestato l'organizzazione del servizio dei «ponts et chaussées» e sancito, in maniera ormai irreversibile, il principio della gestione diretta da parte dello Stato dei lavori concernenti le vie di comunicazione[24]. L'azione del grande ministro in questo campo ed i risultati conseguiti illustrano infatti in modo esemplare quel passaggio dall'amministrazione giudiziaria all'amministrazione esecutiva che abbiamo indicato come una tappa fondamentale della vicenda «costituzionale» della Francia moderna e che trova proprio nel 1661 un punto di svolta.

La prima preoccupazione di Colbert, personaggio più importante del neo-istituito «Conseil royal des finances», si rivolse anzitutto all'organizzazione periferica del servizio. Insoddisfatto dell'operato dei tesorieri generali (al punto che inizialmente pensava ad una loro soppressione), dai quali non poteva attendersi lo zelo e la pronta obbedienza di cui l'amministrazione aveva estremo bisogno, egli sottrasse loro le competenze relative alla parte amministrativa e tecnica della *voirie* per affidarle agli intendenti provinciali che, reinsediati nelle generalità del regno dopo la soppressione al tempo della Fronda, apparivano come i terminali periferici di un'amministrazione sempre più attiva ed invadente[25]. I primi però, nonostante il drastico ridimensionamento del loro ruolo, non vennero del tutto esautorati: ad essi rimasero assegnate «en corps de bureaux» le competenze relative alla parte finanziaria del servizio e alla giurisdizione del conten-

[24] Sull'amministrazione di Colbert, cfr. oltre ai lavori già citati di Vignon e Petot, anche P. Clement, *Histoire de Colbert et de son administration*, Paris 1874, in particolare il cap. XXIII: «Routes, canaux, mines», II, pp. 126-164.

[25] Così scriveva all'intendente Le Camus il 25 novembre 1669: «L'intention du roi étant de faire travailler sans aucune discontinuation au rétablissement de tous les chemins publics et à rendre toutes les rivières de son royaume navigables, autant que la possibilité le pourra permettre, vous jugez assez qu'il est nécessaire que vous vous appliquiez à bien connaitre par vous-même la valeur des ouvrages et de tous les matériaux qui les composent; d'autant que ce sera une des principales occupations que vous aurez pendant que vous servirez dans les provinces» (Vignon, *Études*, cit., I, p.j., p. 159).

zioso. E inoltre, a partire dall'ottobre 1669, uno di essi venne regolarmente nominato, con il titolo di «commissaire pour les ponts et chaussées», in ogni generalità per assistere l'intendente nello svolgimento delle sue funzioni (ispezione delle strade pubbliche, redazione dei preventivi di spesa, aggiudicazione, controllo e verifica dei lavori)[26]. Strettamente sottoposti all'autorità di quest'ultimo, su designazione del quale venivano nominati, i «trésoriers-commissaires» erano chiamati a svolgere un ruolo importante, coadiuvando l'intendente nell'espletamento delle sue mansioni ed approntando tutte le operazioni necessarie al corretto ed efficace funzionamento dell'amministrazione, come prova la costante attenzione rivolta dallo stesso Colbert alla loro designazione e al loro operato.

A tale riorganizzazione periferica del servizio non corrispose però un'analoga ristrutturazione organizzativa e funzionale dell'amministrazione centrale. Di quest'ultima come dell'intero controllo generale delle finanze, l'unico responsabile era Colbert, assistito nell'esercizio di tutte le sue funzioni soltanto da due intendenti delle finanze. La sterminata corrispondenza da questi intrattenuta con intendenti provinciali, ingegneri, tesorieri generali in merito ai lavori pubblici e alle vie di comunicazione[27], settori cui il ministro attribuiva un'importanza eccezionale, è la prova più evidente della sua frenetica ed instancabile attività e nel contempo rappresenta la fonte privilegiata per capire le linee di fondo del suo intervento in questo settore. Dalla sua lettura emerge con chiarezza quell'«empirismo» e quella «passione per l'efficacia» che sono stati indicati come i tratti peculiari della sua azione amministrativa[28].

[26] Si veda il testo dell'*arrêt* del 14 febbraio 1681, in Vignon, *Études*, cit., I, p.j., pp. 128-129.

[27] Di questa corrispondenza esistono conservati presso l'archivio dell'ENPC quattro registri manoscritti («Registres des dépêches de Monseigneur Colbert concernant les ponts et chaussées», ms 261) per gli anni 1669 e 1679-1684; Vignon ha pubblicato in appendice al I volume della sua opera ampi estratti di questi registri, pp. 148-324.

[28] M. Antoine, *Le Conseil du Roi*, cit., p. 77.

Colbert invia in continuazione dettagliate istruzioni agli intendenti sui lavori pubblici da eseguire, sui tempi e le modalità di realizzazione; pretende un'informazione regolare sullo stato delle vie di comunicazione e sull'avanzamento dei lavori di riparazione e manutenzione; interviene tempestivamente su tutti i problemi sia di tipo tecnico che finanziario (materiali da utilizzare, progetti da seguire, aggiudicazione e costo dei lavori, ecc.) che insorgono, suggerendo anche le opportune soluzioni; raccomanda una oculata scelta del personale amministrativo, che tenga conto della capacità, dell'onestà e dello zelo nel servizio, soprattutto per quanto riguarda i tesorieri-commissari, della cui condotta intende essere costantemente informato; richiede la massima attenzione nell'aggiudicazione dei lavori ad imprenditori fidati e capaci e il pronto intervento per stroncare eventuali abusi ed illeciti.

Anche i tesorieri generali sono sottoposti ad un assiduo controllo: essi, ed in particolare i commissari specialmente incaricati dei lavori pubblici, ricevono direttamente ordini e istruzioni ed il costante richiamo a collaborare e concertare la propria azione con l'intendente provinciale. Nel 1681 uno di essi, accusato di negligenza e considerato responsabile dell'abbandono in cui versano le opere pubbliche della generalità di Alençon, è addirittura destituito dallo stesso Colbert, che invita l'intendente a «faire choix d'un autre qui aille de temps en temps visiter ces ouvrages et qui prenne un soin effectif de les entretenir»[29]. Ed infine una buona parte della sua corrispondenza è direttamente indirizzata al personale tecnico incaricato della progettazione e della direzione dei lavori, dal quale Colbert vuole essere tenuto continuamente al corrente di tutti i problemi che si presentano ed al quale riserva puntuali istruzioni e costanti raccomandazioni, che giungono talvolta ad investire la stessa preparazione professionale (all'ingegnere Mollart de Dieulamant, da lui stesso commissionato nel Delfinato, consiglia caldamente ad esempio di applicarsi nel disegno, perché «il faut

[29] Colbert all'intendente della generalità di Alençon, de Morangis, 12 marzo 1681, in Vignon, *Études*, cit., I, p.j., pp. 221-222.

fort bien dessiner pour être capable des emplois que je puis vous donner»)[30].

L'attenzione che il controllore generale prestò al personale tecnico da utilizzare nel servizio dei «ponts et chaussées», termine con cui si designavano generalmente tutte le opere pubbliche concernenti le vie di comunicazione, costituisce una delle novità più importanti della sua amministrazione. Fino ad allora, come abbiamo già visto, intendenti e tesorieri affidavano ordinariamente la conduzione dei lavori a muratori e «charpentiers», sprovvisti di qualsiasi nozione di ingegneria o di architettura e che si rendevano responsabili di frequenti malversazioni[31]. Colbert intervenne invece a sollecitare la scelta di personale capace e competente, e più spesso commissionò egli stesso direttamente alcuni «architectes du roi» (titolo che un *arrêt* del 7 marzo 1676 cercò di riservare, senza successo, ai membri dell'Accademia d'architettura nel tentativo di por rimedio alla sua indebita e diffusa utilizzazione)[32] alla direzione di importanti opere pubbliche; ed inoltre fece frequentemente ricorso all'opera

[30] *Ibidem*, I, p. 129.

[31] Così si descrive con efficacia la condotta di questo personale nell'*arrêt* del 17 maggio 1681 con cui il sovrano incaricava Mollart de Dieulamant, «l'un de ses ingénieurs», della direzione delle opere pubbliche del Delfinato: «Le roi [est] informé que les devis et procès-verbaux des ouvrages publics ... sont faits par des maçons, lesquels se rendent ensuite adjudicataires desdits ouvrages, et que les réceptions sont faites pareillement sur le rapport de maçons et charpentiers, ce qui peut causer de fort grand abus parce que, la plupart des entrepreneurs ... étant associés ou interessés par quelque nature d'ouvrages, ils se peuvent rendre des services réciproques dans leurs rapports» (Vignon, *Études*, cit., I, p.j., p. 130).

[32] *Ibidem*, p. 124. La fondazione dell'Académie d'architecture, avvenuta nel 1671, illustra bene le linee direttrici dell'azione politica di Colbert. Essa, che per composizione ed orientamento – molto professionale – differiva sensibilmente dalle accademie preesistenti (Académie française, Académie des sciences, Académie de peinture et de sculpture), aveva lo scopo di elaborare una dottrina architettonica ufficiale, di approntare modalità di insegnamento e di diffusione di tale dottrina e di svolgere una funzione di controllo tecnico sulle opere da realizzare. A tali scopi, si aggiungeva inoltre una preoccupazione di tipo eminentemente corpo-

di ingegneri militari, che già conosceva ed utilizzava in quanto direttore delle fortificazioni dell'antico «domaine» regio[33].

Per quanto questi agenti non fossero ancora inseriti in un'organizzazione stabile del personale (essi erano incaricati con il titolo di «ingénieur de Sa Majesté» o di «architecte ordinaire des bâtiments de S.M.» di missioni temporanee, di più o meno lunga durata, e potevano essere in qualsiasi momento revocati) e non si prevedessero ancora specifiche modalità per l'accertamento della preparazione professionale ed il reclutamento di questo personale, le numerose commissioni attribuite da Colbert fecero fare un salto di qualità al servizio. I nomi di questi agenti (e le grandi realizzazioni di questo periodo, di cui il canale di Linguadoca, di congiunzione del Mediterraneo all'Atlantico, è un po' il simbolo) sono già a tale proposito estremamente indicativi. Basti citare, per fermarsi ai più famosi: i Dieulamant, padre e figli; l'ingegnere de la Feuille, impegnato in Linguadoca ai lavori per la costruzione del canale; Libéral Bruand, l'architetto dell'«Hôtel des Invalides», incaricato, tra le altre missioni, dell'ispezione delle vie di comunicazione nelle generalità di Parigi, Châlons e Soissons; il domenicano François Romain, costruttore del ponte delle Tuileries (dove risolse problemi tecnici di notevole difficoltà che avevano bloccato anche l'autore del progetto, Hardouin Mansart) e successo-

rativo, tendente cioè, come abbiamo accennato, alla difesa della professione dalle pretese di imprenditori e costruttori che usurpavano il titolo e le funzioni degli architetti.

[33] Le fortificazioni erano divise nel 1661 tra il segretario di Stato alla guerra, Le Tellier, alla cui carica successe nel 1666 il figlio, marchese di Louvois, che si occupava delle piazzeforti delle province di recente annessione (Alsazia, Fiandre, Franca-Contea, ecc.) e Colbert al quale erano attribuite le fortificazioni di Piccardia, Champagne, Borgogna, Delfinato, Provenza, Linguadoca (per limitarsi alle province più estese) e dal 1669 come responsabile della Marina anche le fortificazioni marittime; nel 1691 questi due servizi vennero unificati in un unico dipartimento con a capo Le Peletier de Souzy, «Directeur général des fortifications des places de terre et de mer». Più diffusamente cfr. A. Blanchard, *Les ingénieurs*, cit., pp. 60 ss. e J. Guttin, *Vauban et le corps des ingénieurs militaires*, Paris 1957, pp. 27 ss.

re di Bruand come «inspecteur des ouvrages des ponts et chaussées» nella generalità di Parigi[34].

Nel 1684 inoltre, fatto di un certo interesse, l'architetto André Felibien, segretario dell'Accademia d'architettura, venne nominato «contrôleur général des ponts et chaussées» (incarico ricoperto fino al 1690) con il compito di «examiner tous les plans et devis envoyés des provinces»; nomina che è stata considerata, a nostro avviso sopravvalutandone eccessivamente la portata, come il primo tentativo di centralizzazione tecnica del servizio[35].

In definitiva, l'opera di Colbert in tale settore, come si ricava da questa sintetica e parziale ricognizione, mette in luce ed evidenzia le coordinate di fondo della sua complessiva azione amministrativa e politica. L'amministrazione dei «ponts et chaussées» è ormai saldamente incardinata nel controllo generale delle finanze e trova nell'intendente provinciale l'amministratore in grado di garantire uno stabile e continuo rapporto tra centro e periferia. Dal punto di vista del personale tecnico inoltre sono poste le premesse per le importanti conquiste del XVIII secolo in merito all'organizza-

[34] J. Petot ha visto in questi tecnici «les ancêtres des fonctionnaires modernes» (*Histoire*, cit., p. 79). Va tuttavia precisato che essi non ricevevano un trattamento economico fisso ed il pagamento dei loro emolumenti era vincolato al resoconto favorevole circa il loro servizio stilato dall'intendente, al quale erano subordinati e con il quale erano chiamati a collaborare assiduamente. Tra gli ingegneri commissionati e l'amministrazione dei «ponts et chaussées» non esisteva inoltre, come abbiamo già accennato, un rapporto continuativo e statutariamente codificato di servizio: all'ingegnere Mathieu, incaricato di migliorare la navigazione sulla Loira, Colbert scriveva ad esempio nel 1682, «pourvu que, par votre application, vous puissiez rendre la navigation de ces rivières plus facile, vous ne devez pas douter que je ne vous emploie toujours, et que je ne vous procure quelque grâce à proportion de l'avantage que le public recevra de votre application» (lettera del 30 ottobre 1682, cit. in Vignon, *Études*, cit., I, p.j., p. 280).

[35] Cfr. Vignon, *Études*, cit., I, pp. 123-124: «Ce fut là un premier essai de centralisation du service des ingénieurs au point de vue de l'art, centralisation qui était la conséquence naturelle de la centralisation administrative, et dont le besoin devait amener plus tard la formation du corps des ponts et chaussées».

zione professionale e alla formazione scientifica degli ingegneri.

Con la sua instancabile attività Colbert ha fatto compiere significativi progressi al servizio, inculcando in tutti gli agenti, sia di tipo tecnico che amministrativo, il principio di fondo che occorre anzitutto ed in ogni circostanza perseguire «le bien du service»[36] e fornendo un notevole impulso ai lavori pubblici (costruzione di ponti, opere di canalizzazione, argini e dighe) e alle realizzazioni viarie (nonostante i non eccezionali risultati conseguiti in quest'ultimo campo). Fedele ai suoi propositi di centralizzazione amministrativa il ministro privilegia nettamente la costruzione delle strade che collegano i capoluoghi di provincia alla capitale (oltre naturalmente a quelle che portano alle frontiere del regno), ma accanto a queste considerazioni di tipo politico-militare si affiancano, ormai consapevolmente, altre di carattere economico e commerciale[37]. All'intendente della generalità di Soissons, che chiedeva dei fondi per la riparazione della strada che conduceva alla capitale del regno, il controllore generale faceva osservare nel 1681 «que le chemin de Paris ne regarde que les coches et carrosses qui marchent ordinairement sur ce chemin, parce que, à l'égard des vins, blés et autres denrées et marchandises qui viennent à Paris, elles viennent par eau. Ainsi le chemin de Paris n'est point nécessaire pour la con-

[36] In una lettera del 19 luglio 1669 al cavaliere di Clerville, commissario generale delle fortificazioni incaricato della costruzione del canale di Linguadoca, Colbert ricordava ad esempio l'importanza «de n'employer que des personnes utiles, et que nulle considération d'amitié, de parenté ou autres particulières ne prévaillent à ce qui est du bien du service» (P. Clement, *Histoire de Colbert*, cit., p. 132).

[37] Ogni intendente al momento di entrare in carica riceveva dal controllore generale una istruzione nella quale lo si invitava a prestare la massima applicazione ai lavori stradali, «parce que c'est principalement de la facilité des chemins que dépend l'avantage du commerce et le bien du public» (Vignon, *Études*, cit., I, p. 81). Sulle realizzazioni viarie al tempo di Colbert e sulla sua concezione della rete stradale, cfr. H. Cavaillès, *La route française, son histoire, sa fonction*, Paris 1946, pp. 51 ss. e P. Dockès, *L'espace dans la pensée économique du XVI au XVIII siècles*, Paris 1969 (tr. it. *Lo spazio nel pensiero economico dal XVI al XVIII secolo*, Milano 1971, pp. 24 ss).

sommation des denrées et l'utilité du commerce». Per cui, a conferma della sua ispirazione mercantilistica, concludeva rilevando invece la necessità di prestare maggiori attenzioni alla riparazione della strada che portava in Fiandra e consentiva il trasporto dei vini di Champagne e Soissonnais, in quanto «beaucoup plus utile parce que c'est par le moyen de ces vins que l'argent vient dans ces provinces...»[38].

2. *L'amministrazione e il corpo degli ingegneri dei «ponts et chaussées» (1701-1743)*

Con la morte di Colbert scompariva il grande artefice e animatore dell'assestamento politico-amministrativo della monarchia *louis-quatorzienne*. La sua opera tuttavia venne proseguita dai suoi successori al controllo generale delle finanze. Il peso di questo dipartimento sull'intera amministrazione regia non subì alcuna flessione, anzi risultò accentuato a causa della rarefazione delle sedute del «Conseil royal des finances», che appariva sempre più come una «finzione» dietro la quale si nascondeva in realtà l'incessante attività del controllore e degli intendenti delle finanze, il cui numero era salito a sei nel 1690[39]. Nel contesto di una so-

[38] H. Cavaillès, *La route française*, cit., pp. 54-55.

[39] Mentre Colbert ed il suo successore al controllo generale delle finanze, Claude Le Peletier, erano stati coadiuvati nelle loro funzioni da due soli intendenti delle finanze, le cose cambiarono sotto Pontchartrain. Un editto del febbraio 1690 creò infatti quattro nuovi *offices* di intendente delle finanze, facendo salire il numero complessivo a sei, e per coordinare l'azione amministrativa di questi ultimi si instaurò la prassi di riunirsi periodicamente con il controllore ed i consiglieri membri del «Conseil royal des finances» per discutere le più importanti questioni all'ordine del giorno. Tali riunioni, che presero il nome di «assemblée des intendants des finances», dal fatto che solo questi ultimi erano relatori, supplirono in qualche modo all'eclisse del «Conseil d'État et des Finances». Intorno al 1700 gli «arrêts en finance», vale a dire i decreti resi su rapporto del controllore generale dal «Conseil royal» (o dal «Conseil d'État et des Finances» che però in tale epoca aveva quasi cessato di riunirsi), superavano il numero di 3000 all'anno, a fronte di una drastica riduzione delle sedute di consiglio; ragion per cui appare evidente che essi non potevano materialmente essere tutti discussi in consiglio, ma

stanziale stabilità delle strutture politiche e amministrative, pure l'amministrazione dei «ponts et chaussées», messa a punto da Colbert, non subì trasformazioni radicali.

Nel 1701, anno di inizio della guerra di successione spagnola, Michel Chamillart, uno dei quattro nuovi intendenti delle finanze nominati da Pontchartrain nel 1690[40], oltre alla carica di controllore generale che ricopriva dal 1699 si vide assegnato da Luigi XIV anche il ministero della guerra. Tale circostanza, che sembrava preludere ad un periodo di crisi per l'amministrazione dei lavori pubblici, cui il controllore non avrebbe certo potuto riservare le abituali attenzioni, si rivelò al contrario particolarmente favorevole a quest'ultima. Oberato dal pesante fardello amministrativo, Chamillart riservò infatti a se stesso solo la parte strettamente finanziaria del controllo generale e affidò a due direttori, che godevano di attribuzioni più ampie rispetto a quelle proprie degli intendenti delle finanze, l'amministrazione propriamente detta. Il primo di questi, Fleuriau d'Armenonville, ricevette tra le altre materie «le détail des ponts et chaussées, les turcies et levées, le barrage et pavé de Paris». Nonostante la successiva soppressione nel 1708 di queste due cariche di direttore delle finanze, con l'ascesa al controllo generale di Nicolas Desmarets, fino alla fine del regno di Luigi XIV l'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées» restò sostanzialmente invariata: un intendente delle finanze, Malon de Bercy, fu infatti incaricato, in maniera analoga, di questa materia[41].

esprimevano in realtà, nella maggior parte dei casi, decisioni prese dal sovrano durante il suo «travail particulier» con il controllore generale delle finanze o direttamente da quest'ultimo con i suoi principali collaboratori (M. Antoine, *Le Conseil royal des finances au XVIII siècle et le registre E 3659 des Archives Nationales*, Genève-Paris 1973, p. XX).

[40] M. Antoine ha visto in queste nomine «l'aboutissement inévitable de la politique de Colbert, qui, en déclenchant un développement continu de la fiscalité et de l'administration faisait gonfler le flot des affaires au point que le contrôleur général et deux intendants n'y pouvaient plus faire face» (*Le Conseil du Roi*, cit., p. 73).

[41] Per la ricostruzione di tali vicende, cfr. più analiticamente, Vignon, *Études*, cit., II, pp. 1 ss. Malon de Bercy, genero del controllore generale

Con la reggenza del duca d'Orléans e l'istituzione del regime della polisinodia, questa amministrazione conobbe, com'era inevitabile vista la soppressione del controllo generale delle finanze, varie vicissitudini[42]. Due consigli infatti si disputarono le competenze relative alle vie di comunicazione. Il duca d'Antin, presidente del «Conseil du dedans», desideroso di ridimensionare l'enorme potere dell'amministrazione finanziaria, rivendicò con forza al suo consiglio la competenza sul commercio e sulle «eaux et forêts», oltre alla stessa amministrazione dei «ponts et chaussées». L'energica reazione del consiglio di finanza riuscì a respingere tali pretese su quasi tutta la linea, tranne che per l'ultima materia, sulla quale si giunse ad una soluzione di compromesso. Investito della disputa il Consiglio di reggenza, Filippo d'Orléans stabilì quindi che «les avis, propositions et mémoires qui pouront estre portés et présentés au Conseil des Provinces sur les ponts et chaussées seront référées au Conseil supérieur, qui en renvoyera l'entière exécution au Conseil de Finance»[43].

Sconosciuto ai due più attenti studiosi dell'amministrazione dei «ponts et chaussées», questo documento getta nuova luce sulla ripartizione delle competenze tra i due consigli in merito a questa materia e conferma sostanzialmente l'impressione finale di Vignon, secondo cui questo servizio amministrativo fu, sotto la «direction générale» del marchese de Béringhen prima e di Joseph Dubois poi, meno indipendente

Nicolas Desmarets, ricoprì l'incarico dal 1708 al 1715 (*Almanach royal*); sull'abitudine di affidare «la direction et le détail» del settore ad un intendente delle finanze, cfr. anche l'*arrêt* del dicembre 1713, riportato dallo stesso Vignon, p.j., pp. 26-27.

[42] La reazione aristocratica contro il sistema di governo in vigore al tempo di Luigi XIV fu immediata: oltre al rinvio del controllore generale Desmarets, vennero soppressi anche gli intendenti delle finanze (editto dell'ottobre 1715) e rimborsati i loro *offices*.

[43] Per la ricostruzione di tale disputa, cfr. M. Antoine, *Le Conseil du Roi*, cit., pp. 91-92. Il «Conseil des Provinces» di cui si parla nel testo, era l'assemblea che sostituiva, come si ricava dalla documentazione presentata da Antoine, il vecchio «Conseil des Dépêches», le cui attribuzioni erano interamente assegnate al «Conseil du dedans».

dall'amministrazione delle finanze di quanto si sarebbe portati a credere sulla base dei decreti ufficiali[44].

L'ordinanza dell'1 ottobre 1715 aveva assegnato infatti al «Conseil du dedans» competenza su «ponts et chaussées, turcies et levées et pavé de Paris» ma «suivant les fonds qui en seront faits par le conseil des finances», ed il marchese de Béringhen, uno dei membri del consiglio, era stato incaricato dell'amministrazione con il titolo di «directeur général des ponts et chaussées de France». Il consigliere Taschereau de Baudry aveva invece assunto, per il consiglio di finanza, le medesime competenze «en ce qui est de finances». Tale divisione di attribuzioni tra i due consigli, apparentemente chiara, era però molto più confusa nella pratica, soprattutto per quanto riguardava la questione dell'esecuzione dei lavori che nei testi delle due ordinanze con cui si regolavano in generale le funzioni di questi consigli non veniva in alcun modo precisata[45].

Di conseguenza la stessa confusione si poteva rinvenire circa il ruolo e le competenze dei due personaggi incaricati di queste materie per i rispettivi consigli. Le attribuzioni del direttore generale, che rimase in carica anche dopo la scomparsa del «Conseil du dedans» (1718), erano certo molto estese: egli doveva tenere la corrispondenza con intendenti e ingegneri, trasmettere le istruzioni relative al servizio, esaminare i progetti e i preventivi di spesa, firmare i certificati di collaudo delle opere, inviare gli ispettori in missione e procedere anche alla nomina, che sempre l'ordinanza del 1715 attribuiva a tale consiglio, degli agenti del servizio. Tuttavia, non essendo membro del «Conseil du roi», il che non gli permetteva di essere relatore sulle questioni portate in consiglio (gli *arrêts* concernenti l'organizzazione del personale e le commissioni attribuite agli ingegneri infatti non

[44] Vignon, *Études*, cit., II, p. 24.

[45] Si vedano le due ordinanze citate, dell'1 ottobre 1715 per il «Conseil du dedans du royaume» e del 14 novembre successivo per il «Conseil des finances», in Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XXI, pp. 43-46 e 61-66.

lo menzionano mai e non portano la sua firma, mentre contengono quella del responsabile delle stesse materie per la parte finanziaria), il suo potere risultava molto indebolito[46]. Al contrario aumentava l'influenza di de Baudry che oltre a preparare, nel consiglio di finanza, gli *arrêts* sul personale, autorizzava anche le imposizioni locali per la costruzione delle strade pubbliche e controllava l'aggiudicazione dei lavori. Veniva cioè a sottrarre al direttore generale parte delle sue attribuzioni.

In conclusione, si può quindi affermare che nonostante il dettato delle ordinanze del 1715 e la confusione delle attribuzioni amministrative, il servizio dei «ponts et chaussées» sia rimasto, al tempo della reggenza del duca d'Orléans, ancora saldamente legato all'amministrazione finanziaria. La «direction générale» appare quindi più che altro come una carica onorifica, assegnata a personaggi ben in vista: la successione di Dubois, il fratello del cardinale e primo ministro, alla morte di de Béringhen, è in tal senso quanto mai indicativa. E così pure la successiva attribuzione del servizio, dopo il ritiro di Dubois nel 1736, a Henry I d'Ormesson, l'intendente delle finanze che dal 1720, succedendo a de Baudry, si era occupato della parte finanziaria, suona come esplicita conferma del ruolo predominante svolto dal consiglio di finanza prima e di nuovo dal controllo generale poi sul funzionamento di tale servizio.

Se, come è stato affermato, la reggenza non ha segnato alcuna cesura rispetto alle innovazioni politico-amministrative del tempo di Luigi XIV ed il consiglio di finanza si è posto come l'erede della centralizzazione amministrativa colbertiana[47], si può altresì dire che anche per quanto riguarda l'amministrazione dei «ponts et chaussées» quegli anni, no-

[46] Vignon, *Études*, cit., II, pp. 23 ss.

[47] Secondo M. Antoine, al quale si deve questo giudizio, la reggenza «a accru le rôle de l'État et accéléré la montée de la bureaucratie» ed il consiglio di finanza è stato «l'héritier des conceptions centralisatrices et de l'impérialisme bureaucratique du contrôle général des finances» (*Le Conseil du Roi*, cit., pp. 117 e 92).

nostante la confusione delle attribuzioni, siano stati anni di sviluppo e non certo di blocco o di arretramento.

Estremamente significativo a tale proposito è che la novità più importante dei primi decenni del XVIII secolo, riguardo a tale amministrazione, vale a dire l'organizzazione del corpo professionale degli ingegneri, si situi proprio in tale periodo; al 1716 risale infatti l'effettiva creazione del «corps des ponts et chaussées»[48]. Prima di tale data però si era già registrato un altro tentativo, destinato all'insuccesso, di creare un'organizzazione stabile e centralizzata del personale tecnico, che merita di essere segnalato. Il 28 novembre 1713, a completamento di una struttura del servizio che ormai contava un ingegnere commissionato in ogni generalità del regno (oltre alle 19 dei *pays d'élections*, ne erano provviste quella di Metz, e le province di Franca-Contea e Champagne), un *arrêt* del consiglio nominò undici «ispettori generali», con il compito di ispezionare i «dipartimenti» dei suddetti ingegneri per tutto ciò che aveva rapporto alle vie di comunicazione, di fornire successivamente un quadro esatto e completo della situazione al controllore generale delle finanze e di proporre tutte le misure che ritenevano necessarie per «le rétablissement et l'entretien des grands chemins, ponts, chaussées et autres ouvrages publics»[49].

Per ragioni sconosciute, sulle quali è possibile formulare solo delle ipotesi[50], tuttavia, tale decreto, che certo segnava un notevole progresso nell'organizzazione del servizio, non trovò completa attuazione e gli ispettori generali, che pure

[48] Sul corpo degli ingegneri nel XVIII secolo si può consultare anche, in italiano, la tesi, sostenuta alla Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano nell'anno accademico 1973-74, di A. Castellano, *Storia documentaria del Corps des ponts et chaussées (1716-1815)*, che non contiene tuttavia elementi di novità rispetto alle due opere classiche di Vignon e di Petot.

[49] Più analiticamente sulle loro funzioni si veda il testo dell'*arrêt*, in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 24-26.

[50] È probabile che all'ultimo momento i fondi stanziati per i loro compensi, alquanto elevati (3.600 *livres* di retribuzione e 2.400 per le spese di viaggio), fossero stati destinati a coprire spese più urgenti (la guerra di

vennero nominati, non ricoprirono mai le funzioni per le quali erano stati istituiti. Il loro destino fu anzi a dir poco bizzarro: ottenute le lettere di commissione solo nel corso del 1714, essi in realtà prestarono servizio per due anni nella generalità di Parigi, senza ricevere peraltro alcuna retribuzione, finché nel febbraio 1716 vennero addirittura revocati. E, come se non bastasse, alcuni di essi non furono nemmeno compresi nel nuovo assetto del personale che il decreto dell'1 febbraio 1716 stabiliva.

Quest'ultimo decreto infatti non si limitò a revocare gli ispettori generali nominati nel 1713, ma procedette, per la prima volta in modo unitario e sistematico, ad una completa rifondazione e riorganizzazione del servizio tecnico dei «ponts et chaussées». In sostituzione degli ispettori generali e degli ingegneri già commissionati nelle generalità del regno (anch'essi revocati), vennero pertanto nominati un «ispettore generale», un «architetto e primo ingegnere», tre «ispettori» e ventuno ingegneri «pour chacun exécuter les ordres et instructions qui leur seront donnés, pour le bien du service, par le sieur conseiller du conseil du dedans du royaume ayant le département des ponts et chaussées». Presentata nel testo stesso del decreto come una misura di carattere eminentemente economico, dettata dalle difficoltà finanziarie della monarchia e tendente a ridurre le retribuzioni, giudicate troppo alte, del personale (riduzione in effetti cospicua se l'ammontare complessivo dei fondi destinati al servizio scendeva da 115.100 *livres* a 57.800), tale riorganizzazione era in realtà molto di più di un semplice espediente finanziario. Con essa si affrontava per la prima volta in modo globale il problema del personale tecnico incaricato del servizio e si forniva una soluzione certo efficace, ove si pensi che la

successione spagnola era d'altronde ancora in corso) o che, come veniva esplicitamente dichiarato nel decreto del 4 agosto 1716 con il quale si ordinò dopo tre anni il pagamento delle loro spettanze, le necessità del servizio nella generalità di Parigi, dove esisteva «une quantité d'ouvrages considérables qui ne pouvaient pas être différés», avessero spinto l'amministrazione ad utilizzare gli «ispettori generali» proprio in questa circoscrizione (Vignon, *Études*, cit., II, p. 9 e, per il decreto richiamato, p.j., pp. 41-44).

struttura funzionale che veniva tracciata sarebbe poi rimasta in vigore nelle sue linee di fondo per tutto il XVIII secolo[51].

La nuova organizzazione dovette però fare i conti con gli ostacoli e le resistenze frapposti dai tesorieri del «bureau des finances» della generalità di Parigi. Questi ultimi, da sempre ostili al pari di tutti gli *officiers* alla nomina per semplice commissione di agenti statali, pretesero infatti che l'ispettore generale, il primo ingegnere e gli ispettori registrassero le loro commissioni presso la cancelleria dell'ufficio e vi prestassero giuramento, rifiutandosi in caso contrario di considerare validi gli atti del loro servizio.

Giudicando inammissibile tale pretesa, che se accolta avrebbe potuto spingere i tesorieri delle restanti generalità a richiedere le stesse formalità per gli ingegneri inviati in provincia, il che avrebbe causato «un grand dérangement aux ouvrages de la conduite desquels tous ces différents employés sont chargés» e nuociuto «notablement à un service si nécessaire au bien et avantage public», il governo, con un *arrêt* di pochi mesi successivo, la respinse fermamente. Solo in capo a tre anni si giunse infine ad una composizione del contrasto, con la decisione che tutti gli agenti del servizio avrebbero registrato le loro lettere di commissione presso la «chambre des comptes» di Parigi, mentre solo il personale superiore (ispettori, primo ingegnere e ispettore generale) avrebbe anche prestato giuramento[52].

[51] Si veda il testo dell'*arrêt* dell'1 febbraio 1716 in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 35-36; tre giorni dopo, il 4 febbraio, vennero approvati i relativi decreti di nomina, che commissionavano inizialmente solo diciannove dei ventuno ingegneri previsti (*ibidem*, pp. 36-37), e successivamente, nel corso dello stesso anno, ne furono nominati altri tre, a Metz, in Franca-Contea e nella nuova generalità d'Auch. L'*arrêt* di commissione degli ingegneri così recitava: «S. M. en son conseil, a commis et commet le sieur ... pour, en qualité d'ingénieur des ponts et chaussées, se rendre dans le département qui lui sera indiqué et suivre les ordres et instructions qui lui seront donnés par le sieur conseiller du conseil du dedans du royaume ayant le département des ponts et chaussées».

[52] Cfr. i due *arrêts* dell'8 agosto 1716 (dal quale sono tratte le citazioni nel testo) e del 14 luglio 1719 in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 44-45 e 65.

Un altro conflitto, destinato a protrarsi ancora più a lungo, scoppiò all'incirca negli stessi anni con la «chambre des comptes» di Parigi in merito al trattamento economico del personale. Questa infatti si rifiutò di registrare le lettere patenti con le quali si provvedeva ad aumentare i compensi (che in precedenza i decreti dell'1 e 4 febbraio 1716 avevano sensibilmente ridotto) di ispettori e ingegneri, sostenendo che tale aumento era stato ottenuto grazie alle suppliche di questi ultimi in un momento in cui «la creation des billets de banque avait porté toutes les choses à l'excès». E non si limitò a tale rifiuto, ma bloccò anche successivamente i fondi sui quali i tesorieri avevano già iniziato a pagare i compensi in base al nuovo trattamento economico, i quali di fronte a questo atto interruppero ogni pagamento. Sicché per ben tredici anni, fino a quando cioè nel 1733, nonostante la persistente opposizione della «chambre des comptes», vennero confermati gli aumenti concessi da Law nel 1720, gli ingegneri furono costretti ad operare in condizioni economiche di estrema precarietà[53].

Facilmente inquadrabili nel latente conflitto tra commissari, dipendenti direttamente dal governo regio, ed *officiers*, proprietari invece di cariche venali, questi episodi accompa-

[53] La ricostruzione di tutta la vicenda si ricava dal testo delle lettere patenti del 27 luglio 1733 (rese su *arrêt* del consiglio del 2 giugno precedente) con le quali si poneva termine al conflitto ed in cui venivano riportate le lagnanze degli ingegneri, in verità alquanto moderate, i quali descrivevano le loro difficoltà economiche, che non consentivano di far fronte nemmeno a tutte le spese che il servizio richiedeva, sostenendo infine «qu'il n'y a pas de condition plus bornée que celle des suppliants, qui sont tenus dans un mouvement continuel; et qu'en examinant tous les grands chemins rétablis et faits à neuf, on trouvera que l'état des ponts et chaussées est tel qu'il ne permet pas de croire que les officiers qui les conduisent vivent dans l'oisiveté; et qu'enfin le plus simple architecte dans Paris, sans se donner presque aucun mouvement et sans être obligé à aucuns frais, trouve beaucoup plus de bénéfice à la fin de chaque année qu'aucuns des suppliants» (*ibidem*, pp. 120-123). L'*arrêt* del 16 aprile 1720, poi confermato nel 1733, stabiliva nel modo che segue i compensi per il personale: 8.000 *livres* per l'ispettore generale, 6.000 per il primo ingegnere e gli ispettori, 2.800 per l'ingegnere della generalità di Parigi e 2.400 per gli altri ingegneri – quello di Metz ne riceveva altre 500 a titolo di «gratification» – (*ibidem*, pp. 69-70).

gnarono i primi passi, certo lenti e difficili, della nuova organizzazione del personale tecnico. Quest'ultima si presentava ormai come il complemento necessario di quella centralizzazione amministrativa che già Colbert aveva perseguito e che, nonostante la confusione istituzionale e la divisione formale delle competenze tra diversi consigli, continuò a caratterizzare il servizio dei «ponts et chaussées» anche al tempo della reggenza.

Riunendo in un'unica organizzazione il personale incaricato della conduzione tecnica dei lavori, l'*arrêt* del febbraio 1716 aveva sancito di fatto l'atto di nascita del corpo degli ingegneri. Certo non si trattava ancora di niente di paragonabile al corpo degli ingegneri militari che dalla fine del Seicento, sotto l'amministrazione di Le Peletier e grazie all'opera di Vauban, si era costituito sulla base di una precisa gerarchia e di nuove ed efficaci modalità di reclutamento[54]. Né tantomeno veniva tracciata una chiara fisionomia della nuova organizzazione professionale (lo stesso termine «corps» non era in alcun modo adoperato) con l'indicazione di precise regole d'azione. Tuttavia, nonostante ciò, per la prima volta, il personale tecnico dei «ponts et chaussées» formava un'organizzazione centralizzata, gerarchica e funzionale.

[54] Sull'organizzazione del corpo degli ingegneri delle fortificazioni, dopo la creazione nel 1691 dell'unico «département des fortifications des places de terre et de mer», cfr. A. Blanchard, *Les ingénieurs*, cit., pp. 115 ss. Appena nominato alla direzione di tale dipartimento, Michel Le Peletier provvide ad organizzare l'esame di entrata nel corpo che Vauban, il grande artefice del sistema fortificatorio francese, reclamava da tempo; nel *Directeur des fortifications* quest'ultimo aveva analiticamente indicato le caratteristiche di tale esame pubblico: esso avrebbe dovuto riguardare la geometria e la misurazione, ma anche saggiare le conoscenze del candidato sulla trigonometria, la meccanica, l'aritmetica, la geografia, l'architettura civile e il disegno. E inoltre aveva proposto un vero e proprio *iter* di reclutamento che dopo l'esame di entrata prevedeva anche un periodo di tirocinio («noviciat») ed infine un esame conclusivo, che tenesse conto della teoria e della pratica, per l'ammissione nel corpo; il tutto per dare concreta applicazione a quella sorta di programma da lui stesso così enunciato: «Personne ne doit Etre reçu dans les fortifications par faveur ou par recommandation; il faut que le mérite seul et la capacité des gens leur attire les emplois» (*ibidem*, p. 118; cfr. anche su ciò, più in breve, J. Guttin, *Vauban*, cit., pp. 39 ss.).

Per quanto non accompagnata da una adeguata attenzione alle forme di reclutamento e alla preparazione del personale, la creazione del corpo degli ingegneri fece indubbiamente compiere a questo servizio amministrativo un decisivo salto di qualità. Esso poteva ormai contare infatti su un nucleo stabile e abbastanza omogeneo di tecnici, ripartiti sul territorio e costantemente in contatto con le istanze centrali dell'amministrazione e del corpo.

Negli anni immediatamente successivi, in connessione con il nuovo impulso dato ai lavori pubblici, il numero degli ingegneri commissionati continuò a crescere, così come si ampliarono i loro settori di intervento. Agli iniziali ventidue ingegneri nominati nel 1716, se ne aggiunsero quasi subito altri tre: il 13 marzo 1717 il conte di Mirabel, ingegnere militare, venne nominato come «ingénieur des ponts et chaussées» in Rossiglione[55]; il 15 gennaio 1718 Jean-Baptiste de Régemorte e suo figlio Noël furono incaricati della direzione dei «ponts et chaussées» d'Alsazia[56] e nel 1722 l'ingegnere Havez, che da tre anni si occupava dei lavori di riparazione delle strade della provincia di Hainaut (dalla quale riceveva i suoi compensi), venne integrato nel corpo. Oltre a costoro, incaricati del servizio in una data provincia, altri ottennero speciali commissioni: così Demarne, uno degli undici ispettori revocati nel 1716, fu aggiunto a Trésaguet, ingegnere della generalità di Moulins e padre del più famoso Pierre, per la demolizione, dopo il crollo, dei due ponti della città; ed un certo Lécuyer incaricato, sotto gli ordini di

[55] L'*arrêt* del Consiglio motivava la scelta di tale ingegnere con le numerose prove di abilità fornite e con l'esperienza da lui acquisita e lo incaricava di esaminare «les expédients propres à remettre et contenir dans son lit» il fiume Têt, le cui inondazioni avevano causato gravi danni e inconvenienti all'intera provincia (Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 53-54).

[56] Sulla famiglia de Régemorte, di origine olandese, che comprendeva oltre al padre (che aveva già lavorato con Vauban alle fortificazioni di Neuf-Brisach) tre figli, tutti e tre ingegneri dei «ponts et chaussées», e che ha legato il suo nome non solo ai lavori pubblici dell'Alsazia ma anche e soprattutto a quelli condotti sul corso della Loira, cfr. anche R. Werner, *Les ponts et chaussées d'Alsace au dix-huitième siècle*, Strasbourg 1929, pp. 12 ss.

Jean-Baptiste de Régemorte, di una parte dei lavori per la ricostruzione del ponte di Blois[57].

La conduzione dei lavori concernenti il «pavé» di Parigi venne inoltre successivamente assicurata dagli stessi tecnici. Nel gennaio 1739 infatti Luigi XV soppresse l'ufficio di ispettore generale creato nel 1708, riconoscendo che «la faculté d'acquerir cet office se trouvait rarement unie avec l'aptitude à des fonctions qui ne peuvent être remplies avec succès que par des hommes de la profession»[58]. E affidò a Guillaume Bayeux, «ingénieur-architecte», l'intera responsabilità dei lavori (sotto la direzione del tesoriere di Francia incaricato di questo speciale servizio)[59], coadiuvato poi a partire dal 1740 da quattro sotto-ispettori, che venivano a sostituire i precedenti controllori del *pavé* ugualmente soppressi con l'editto del gennaio 1739 (va tuttavia segnalato che gli ingegneri commissionati al «pavé» di Parigi restavano formalmente distinti da quelli del corpo, pur dipendendo dalla stessa amministrazione e godendo dello stesso statuto professionale)[60].

La crescente attività del «corps des ponts et chaussées» portava inoltre, inevitabilmente, al declino dei vecchi *officiers*

[57] Cfr. più diffusamente Vignon, *Études*, cit., II, pp. 31 ss.

[58] Vignon, *Études*, cit., II, pp. 111-112.

[59] Riconoscendo la necessità di affidare l'incarico ad un «homme d'art qui, par son expérience, puisse procurer une prompte et solide construction desdits ouvrages», l'*arrêt* del 24 febbraio 1739 nominava Guillaume Bayeux «pour avoir en qualité d'inspecteur la conduite des ouvrages de pavé, maçonnerie, terrasses et autres qui seront faits par ordre de S.M. dans la ville, faubourgs, et banlieue de Paris, dresser les devis, états et toisés desdits ouvrages, en tracer les alignements, niveaux et pentes» (Vignon, *Études*, cit., II, p.j., p. 135).

[60] Vignon, *Études*, cit., II, p.j., p. 138. Da segnalare, a conferma dello stretto legame che esisteva tra gli ingegneri che si occupavano del «pavé» e dei lavori della capitale e quelli del corpo, che Guillaume Bayeux, sin dall'istituzione nel 1747, fu ammesso a partecipare e a tenere rapporti all'assemblea dei «ponts et chaussées»; sui tre fratelli Bayeux, tutti ingegneri, cfr. le brevi notizie biografiche riportate in F.-P.-H. Tarbé de St. Hardouin, *Notices biographiques sur les ingénieurs des ponts et chaussées*, Paris 1884, pp. 27-28.

in qualche modo coinvolti nell'amministrazione di questo o di settori contigui. L'intendente delle «turcies et levées», amministrazione più antica degli stessi «ponts et chaussées» e formalmente autonoma, era quasi completamente emarginato dall'intervento degli ingegneri (anche in questo caso, come già per il «pavé» della capitale, gli «ingénieurs des turcies et levées» costituivano una categoria distinta provenendo comunque, come avremo modo di vedere, dalle fila dello stesso corpo)[61]; e, fatto ancor più importante, notevolmente ridimensionato risultava il potere dei tesorieri dei «bureaux des finances»[62], ed in particolare di quello tra di loro specialmente incaricato dei lavori pubblici. Gli ingegneri, stabilmente commissionati nelle varie generalità e membri di un corpo che si andava progressivamente assestando, infatti avevano di fatto sostituito il «tesoriere-commissario», il cui intervento non era più nemmeno menzionato in alcuni testi regolamentari della fine degli anni Venti. Schiacciato tra l'intendente provinciale da un lato e l'ingegnere dall'altro, quest'ultimo era quasi del tutto esautorato delle sue effettive funzioni.

Solo la parte strettamente finanziaria del servizio non conobbe efficaci misure di riordino. Dal 1713 la carica di tesoriere generale, da non confondersi con l'ufficio dei tesorieri

[61] Cfr. J. Petot, *Histoire*, cit., p. 131. Le «turcies» erano delle dighe costruite lungo il corso della Loira e di alcuni dei suoi affluenti allo scopo di prevenire e limitare i danni causati dalle frequenti inondazioni; esse servivano anche «de routes le long du fleuve» (M. Marion, *Dictionnaire*, cit., p. 543).

[62] Sul declino di questi *officiers* nel corso del XVIII secolo, si rimanda più estesamente al cap. IV.1 sull'amministrazione periferica dei «ponts et chaussées». Una eccezione a tale declino generalizzato era costituita dal «bureau des finances» della generalità di Parigi; qui infatti i tesorieri avevano conservato, sotto l'autorità diretta del controllore generale, la direzione e la giurisdizione della *voirie* (cfr. più diffusamente G. Delaume, *Le Bureau*, cit., pp. 49 ss. e 126 ss.). Il primo dei tre tesorieri parigini specialmente incaricati della materia svolgeva in tale generalità le funzioni spettanti altrove all'intendente; a causa dell'accresciuta attività, un *arrêt* del Consiglio dell'8 agosto 1716 aveva assegnato anche agli altri due tesorieri il potere di «faire les marchés, baux au rabais, faire faire en leur présence les devis, toisés et réceptions des ouvrages extraordinaires des ponts et chaussées, délivrer leurs ordonnances et mandements et

di Francia che non erano affatto degli agenti contabili, era divisa tra quattro *officiers* che la esercitavano alternativamente, senza preoccuparsi eccessivamente del necessario pareggio tra entrate e uscite, anzi scaricando sull'esercizio successivo gli ammanchi del precedente. Il che dava luogo naturalmente ad una estrema confusione ed accentuava la sfiducia dei creditori. Nemmeno l'abolizione di questi uffici, nel 1716, con l'affidamento dell'amministrazione ad un unico responsabile ebbe successo e dal 1718 vennero nuovamente creati due uffici alternativi per i «ponts et chaussées», altri due per le «turcies et levées» ed uno per il «pavé» di Parigi. Nel 1727 soltanto si emanarono delle disposizioni più chiare, almeno in linea di principio, per limitare la confusione esistente nella contabilità del servizio e fare in modo che non venisse autorizzato ed eseguito alcun lavoro senza la necessaria copertura finanziaria[63].

Alla progressiva stabilizzazione amministrativa e tecnica del servizio, seguì infine la soppressione della «direction générale des ponts et chaussées», ultimo retaggio di quella confusa divisione di competenze tra consiglio dell'interno e consiglio di finanza risalente al periodo della reggenza. Con l'accettazione delle dimissioni del vecchio e malandato Dubois, nel 1736, si ristabilì infatti l'assetto amministrativo antecedente. L'*arrêt* del 23 ottobre, riconoscendo non più sussistenti le circostanze che avevano fatto distrarre dall'amministrazione finanziaria tale servizio, riattribuiva quindi l'intera direzione nelle mani del controllore generale; e di conseguenza il «détail» tornava di diritto ad essere affidato all'intendente delle finanze incaricato del dipartimento delle imposte, vale a dire a Henry I d'Ormesson che, come abbiamo visto, dal 1720 (come commissario prima e intendente poi) se ne occupava per la parte finanziaria[64].

généralement faire toutes les expéditions nécessaires pour lesdits ouvrages...» (Vignon, *Études*, cit., II, p.j., p. 45).

[63] Vignon, *Études*, cit., II, pp. 40 ss.

[64] Si veda il testo dell'*arrêt* in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 131-132; val la pena riportare per esteso il passo centrale: «S.M. ... a jugé à propos

Senza dubbio tale riforma non introdusse radicali trasformazioni nel funzionamento concreto dell'amministrazione dei «ponts et chaussées». Si è già osservato infatti come anche in precedenza, con Dubois in carica, l'intervento del controllo generale sulla materia fosse di gran lunga più continuo ed efficace. Tuttavia, eliminando la direzione generale, essa portò ad una semplificazione delle procedure di intervento e ad una più stretta concertazione tra il responsabile dell'intera amministrazione delle finanze e l'intendente incaricato del «détail». E, ciò che più conta, sancì il definitivo assetto amministrativo del servizio, rimasto nella sostanza immutato anche dopo la soppressione, nel 1777, degli intendenti delle finanze.

Senza volerci soffermare sulla struttura organizzativa né sulle vaste competenze del controllo generale delle finanze, nucleo dell'intera amministrazione regia, si rendono però necessarie alcune considerazioni generali sulle peculiari caratteristiche di tale settore amministrativo, al fine di inquadrare con più precisione la struttura operativa del servizio dei «ponts et chaussées» che all'inserimento nel «ministero» più sviluppato e burocratizzato della monarchia francese doveva gran parte della sua razionalità ed efficacia di intervento.

Occorre rilevare anzitutto che nel corso del XVIII secolo proseguì e si accentuò la progressiva emarginazione del

de remettre en même temps la direction qu'il [Dubois] exerçait ... dans le même état dans lequel elle était avant l'établissement des conseils qui avaient été formés pour l'examen et la discussion des affaires de l'état pendant sa minorité, et à cet effet de la reunir à la finance dont elle avait été distraite, lorsque, par des considérations particulières qui ont cessé, le feu marquis de Béringhen et le sieur Dubois ont été successivement pourvus de cette direction, quoiqu'elle eût toujours été exercée précédemment sur les seuls ordres du sieur contrôleur général des finances et que les détails aient toujours fait partie du département de l'intendant des finances chargé des recettes générales». Su Henry I e sulla famiglia d'Ormesson, titolare per più di sessant'anni di uno dei dipartimenti più importanti del controllo generale, quello a cui spettava la ripartizione e la riscossione delle imposte dirette, nonché in generale sugli intendenti delle finanze, cfr. l'ottimo lavoro di F. Mosser, *Les intendants des finances au XVIII siècle. Les Lefèvre d'Ormesson et le «Département des impositions» (1715-1777)*, Genève-Paris 1978.

«Conseil royal des finances» dall'effettivo *iter* decisionale, a tutto vantaggio dell'azione amministrativa del controllore generale. Mentre l'intervento dell'organo consiliare appariva infatti sempre più chiaramente una «finzione», quest'ultimo esercitava di fatto le funzioni di un vero e proprio ministro delle finanze che, a causa dell'estensione delle competenze dell'amministrazione finanziaria, agiva anche, come non ha mancato di rilevare Tocqueville, da ministro dell'interno, dei lavori pubblici, del commercio[65].

La prova di tale emarginazione è fornita dall'esame degli *arrêts en finance*, ai quali si è da tempo rivolta l'attenzione degli storici. Come abbiamo già avuto modo di accennare infatti, dietro questi *arrêts*, teoricamente discussi e approvati in consiglio, si celavano in realtà nella stragrande maggioranza dei casi decisioni prese direttamente dal controllore generale durante il suo «travail particulier» con il sovrano o nel corso delle frequenti riunioni con gli intendenti delle finanze. Essi erano cioè il risultato dell'attività collegiale che si svolgeva in seno al controllo generale e venivano di fatto utilizzati, come è stato affermato, alla stregua di vere ordinanze ministeriali[66].

[65] Oltre alle considerazioni sviluppate da Tocqueville ne *L'Ancien Régime et la Révolution*, cit., in particolare nel capitolo II: «Que la centralisation administrative est une institution de l'ancien régime, et non pas l'oeuvre de la révolution ni de l'empire, comme on le dit», pp. 107-114, cfr. anche in riferimento alle funzioni del controllore generale, visto come il simbolo della centralizzazione amministrativa, H. de Jouvencel, *Le Contrôleur général des finances sous l'Ancien Régime*, Paris 1901.

[66] A proposito degli *arrêts* del consiglio e dell'effettivo ruolo svolto da quest'ultimo, si veda la comunicazione davanti alla Société d'Histoire moderne di E. Esmonin, *Les arrêts du Conseil sous l'Ancien régime* e l'interessante dibattito che vi fece seguito, in «Bulletin de la Société d'Histoire moderne», février 1938 (riprodotta poi in E. Esmonin, *Études sur la France des XVII et XVIII siècles*, cit., pp. 183-199). La più completa messa a punto della questione è quella compiuta da M. Antoine, il quale giunge a conclusioni differenziate per i diversi consigli della monarchia, sottolineando la peculiarità degli *arrêts en finance* che in effetti servivano «à habiller des décisions ministérielles et, par conséquent, bureaucratiques» (*Le Conseil du Roi*, cit., in particolare il capitolo intitolato emblematicamente «Réalité et fiction», pp. 377-431 – cit. a p.

Accanto all'elemento della collegialità delle decisioni va sottolineato anche il ruolo svolto dagli intendenti delle finanze, i collaboratori immediati del controllore generale. Questi ultimi, di cui la storiografia delle istituzioni si era scarsamente occupata prima degli ultimi decenni, erano infatti i pilastri su cui si reggeva l'intensa attività dell'amministrazione finanziaria. Titolari di uffici venali, che godevano quindi della trasmissibilità *en survivance*, essi svolsero, proprio grazie a tale caratteristica (solitamente vista come un ostacolo alla modernizzazione dell'apparato amministrativo statale), una innegabile ed importante funzione di stabilità amministrativa. Si consideri ad esempio, per restare nel nostro campo, il dipartimento dei «ponts et chaussées»: mentre al vertice dell'amministrazione delle finanze si registrarono nel corso del secolo numerosi avvicendamenti (ben 23 – contando i due incarichi di Lambert e Necker – dal 1730 al 1791), quest'ultimo vide alternarsi alla sua direzione solo quattro personaggi nel periodo che va dal 1743 al 1791[67].

In definitiva, l'incardinamento del servizio dei «ponts et chaussées» nel controllo generale delle finanze che, alla luce di queste sintetiche considerazioni, appare come il settore trainante della monarchia amministrativa, è l'elemento di fondo da tenere in conto per meglio comprendere (ed in

392). In particolare sul Consiglio delle finanze e sulle relative procedure decisionali, cfr. sempre di M. Antoine, *Le Conseil royal des finances*, cit., dove si svolge un esame analitico dell'unico registro pervenutoci di questo consiglio, contenente i rapporti presentati dal controllore generale Orry nel 1736.

[67] Vale a dire i due Trudaine, padre e figlio, Daniel-Charles (1743-1766) e Jean-Charles Philibert Trudaine de Montigny (1766-1777), Jules-François de Cotte (1777-1781) e Antoine-Louis Chaumont de La Millière (1781-1791). Andrebbe anche aggiunto però che prima di Trudaine, Henry I d'Ormesson aveva diretto ininterrottamente il servizio, dapprima solo per la parte finanziaria, dal lontano 1720. Sugli intendenti delle finanze, «épine dorsale de l'administration centrale», cfr. oltre a F. Mosser, *Les intendants*, cit., le interessanti osservazioni di M. Antoine, *L'administration centrale des finances en France du XVI au XVIII siècle*, in W. Paravicini-K.F. Werner (edd), *Histoire comparée*, cit., pp. 511-533 (da cui la citazione, p. 512).

qualche caso spiegare) la precoce e avanzata organizzazione, sia centrale che periferica, di tale servizio. In periferia infatti, come abbiamo già indicato, è ancora dalla stretta collaborazione tra intendente provinciale e ingegnere che dipende il successo dell'intervento statale sulle vie di comunicazione.

Con l'arrivo al controllo generale delle finanze, dopo una brillante carriera in provincia, di Philibert Orry, l'attività del dipartimento delle finanze, che Chauvelin aveva cercato di limitare, ricevette un sensibile ulteriore rilancio. Tre aspetti del suo lungo ministero (1730-1745) vanno in particolare segnalati: la marcata attenzione rivolta allo sviluppo commerciale e manifatturiero, concretizzatasi nella creazione del «Conseil royal de commerce»[68]; il nuovo impulso dato alla collegialità delle decisioni, che portò ad un rilancio dell'attività dell'assemblea degli intendenti delle finanze, il cui ruolo si era appannato dopo la soppressione di questi ultimi nel 1715[69]; il frequente ricorso all'acquisizione di informazioni sempre più precise e dettagliate sui vari aspetti della situa-

[68] Un «Conseil royal de commerce» aveva già funzionato tra il 1664 e il 1676; dalla fine degli anni Venti, dopo la sua nomina a guardasigilli e segretario di Stato agli affari esteri, Chauvelin aveva tentato di ripristinarlo, con lo scopo manifesto di sottrarre attribuzioni e limitare il potere del controllo generale delle finanze. Orry, nominato controllore generale in seguito all'allontanamento di Le Peletier des Forts, riprese immediatamente (1730) il disegno di Chauvelin ma con intenti diametralmente opposti, mirando cioè a conservare ed anzi incrementare le prerogative del dipartimento delle finanze. Dopo alcuni anni di funzionamento pressoché regolare, il Consiglio venne quasi del tutto esautorato delle sue funzioni (con una vicenda analoga a quella del «Conseil royal des finances»), a causa dell'accresciuta attività e iniziativa del «bureau de commerce», dipendente direttamente dal controllore generale, nelle cui sedute si studiavano e si preparavano le varie decisioni (cfr. M. Antoine, *Le Conseil du Roi*, cit., pp. 135 ss.).

[69] A partire dal 1730, da quando cioè Orry ripristinò tale prassi, all'assemblea degli intendenti delle finanze, che si tenne d'ora in poi presso il più anziano di essi, parteciparono esclusivamente questi ultimi (mentre in precedenza vi prendevano parte anche il controllore generale, i consiglieri e il «chef» del «Conseil royal des finances»). In principio settimanale, l'assemblea conobbe, soprattutto sotto il ministero di L'Averdy, una netta flessione delle riunioni (cfr. M. Antoine, *Le Conseil du Roi*, cit., pp. 148 ss.).

zione sociale ed economica del regno, condizione indispensabile per l'elaborazione e la realizzazione di qualsiasi intervento amministrativo[70].

Conseguentemente all'accresciuta vitalità del controllo generale delle finanze, secondo le linee generali dianzi indicate che privilegiavano lo sviluppo delle attività produttive e l'incremento degli scambi commerciali, anche il dipartimento dei «ponts et chaussées», al quale spettava il compito di dotare il territorio del regno delle necessarie infrastrutture viarie, accrebbe notevolmente la sua importanza. Una decisione in particolare vi contribuì: la generalizzazione della *corvée royale* per la costruzione e riparazione delle strade del regno[71].

Tradizionalmente utilizzata in alcune province di frontiera (Alsazia, Lorena, Franca-Contea), dove a causa dei danneggiamenti provocati dai frequenti spostamenti di truppe le strade necessitavano di continue e più impegnative riparazioni, essa era stata già introdotta a partire dai primi decenni del secolo in alcune generalità e si era poi largamente diffusa: lo stesso Orry l'aveva adoperata durante i suoi incarichi di intendente provinciale, prima di giungere al controllo generale[72].

L'istruzione del 13 giugno 1738 che ne sanzionava ufficialmente l'introduzione in tutte le province dipendenti dall'amministrazione centrale, e che si apriva significativamente con l'affermazione che la riparazione delle strade pubbli-

[70] Consapevole di ciò, Orry moltiplicò sistematicamente le inchieste statistiche sul commercio e le attività produttive del regno, raccomandando agli intendenti un maggiore attivismo e una attenzione scrupolosa nella raccolta delle informazioni (cfr. più diffusamente B. Gille, *Les sources*, cit.).

[71] Per una più estesa trattazione della questione, con particolare riferimento all'atteggiamento degli ingegneri dei «ponts et chaussées», incaricati dell'applicazione della *corvée royale*, nei confronti dei vari tentativi di riforma o di abolizione di tale imposta, si rimanda al successivo cap. V.1.

[72] Su Philibert Orry si veda la scheda biografica riportata in M. Antoine, *Le gouvernement et l'administration sous Louis XV. Dictionnaire biographique*, Paris 1978, p. 195.

che era ormai diventata «une affaire d'état»[73], si proponeva di regolamentare l'applicazione di questa imposta, rendendola più uniforme nelle varie province e frenando gli abusi e gli eccessi che la rendevano in molti casi assolutamente odiosa. Mentre generalizzava il ricorso alla prestazione di lavoro gratuito da parte di quelle numerose schiere di contadini, che già dovevano sopportare condizioni di vita estremamente difficili, e alla fornitura di bestie da soma e carri per il trasporto dei materiali destinati alla costruzione e riparazione delle vie di comunicazione, essa cercava di mitigare il peso e gli effetti di tale imposizione.

Oltre alle disposizioni per la regolamentazione della *corvée*, sulle quali torneremo in seguito, però, l'istruzione conteneva anche due articoli che meritano di essere segnalati. Nel primo di questi (art. 14) si forniva una precisa tipologia delle vie di comunicazione al fine di assicurare la riparazione prioritaria delle più importanti di esse ed evitare, come purtroppo avveniva di frequente a seguito di pressioni di vario genere, che si desse la precedenza a strade secondarie e di poca importanza, conducenti a villaggi o addirittura a dimore di privati; il secondo (art. 21) imponeva ad ogni ingegnere di redigere «le plus tôt qu'il pourra» una mappa del dipartimento sottoposto alla sua ispezione contenente l'indicazione precisa delle principali vie di comunicazione («grandes routes» e «grands chemins») e dei fiumi. Oltre a ciò, la carta doveva altresì riportare l'ubicazione, rispetto a queste arterie, di città, borghi, villaggi, foreste, essere corredata dai disegni dei ponti, in pietra e in legno, posti sui fiumi che attraversavano tali strade ed indicare esattamente, con differenti colorazioni, i tratti di strada in «pavé» o in semplice inghiaiamento o in terreno naturale.

Questi due articoli, inseriti in una istruzione che si proponeva di generalizzare l'utilizzazione della *corvée royale* e di mitigarne gli effetti più deleteri, ma anche di dare un forte slancio ai lavori stradali, sono particolarmente indicativi della

[73] Si veda il testo completo dell'istruzione in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 3-7.

duplice esigenza amministrativa di disciplinare in maniera più precisa l'intera materia e di acquisire un'informazione il più possibile completa ed esatta sull'estensione e sulle condizioni della rete stradale, nonché sulle caratteristiche fisiche e insediative del territorio. Elemento quest'ultimo consapevolmente ritenuto come il presupposto indispensabile per qualsiasi intervento amministrativo[74] e tanto più importante se si pensa che proprio per rispondere a questa esigenza di conoscenza ed informazione venne fondato di lì a pochi anni il «bureau des dessinateurs», da cui prese poi le mosse l'«école des ponts et chaussées».

Se è lecito nutrire forti dubbi circa l'effettiva applicazione in tutte le sue indicazioni dell'istruzione del 1738, a giudicare dalle proteste e dalle critiche che si ebbero nei decenni successivi a proposito della *corvée*, rimasta come il simbolo dell'arbitrario amministrativo d'*ancien régime*, è però indiscutibile che proprio essa segnò l'inizio della grande epoca dei «ponts et chaussées». Grazie alla *corvée* infatti poté porsi l'obiettivo, tenacemente perseguito da Orry, della ri-

[74] A proposito del già menzionato impulso dato da Orry alla raccolta di informazioni e alla elaborazione di statistiche precise e attendibili, vanno segnalate in particolare le due inchieste amministrative sulla situazione economica, sociale e demografica delle province francesi promosse da Orry nel 1730 e nel 1745 (B. Gille, *Les sources*, cit., pp. 34 ss.). Dell'inchiesta del 1745 – circolare del 17 dicembre 1744 –, interessante per il censimento generale della popolazione che si ordinava agli intendenti, vanno inoltre segnalati quegli articoli che richiedevano di misurare le reazioni della popolazione all'ipotesi di nuovi carichi fiscali; nella circolare si leggeva testualmente: «Vous ferez semer les bruits dans les villes franches de votre département d'une augmentation d'un tiers sur les droits des entrées. Vous y ferez aussi semer les bruits, ainsi que dans le plat pays, de la levée d'une future milice de deux hommes dans chaque paroisse... Vous recueillerez avec soin ce qu'en diront les habitants et vous en ferez mention dans l'état que le Roi vous demande». Per la prima volta, il governo regio, cosciente del peso che andava acquisendo l'opinione pubblica, ricorreva ad un espediente per misurare e prevedere le reazioni della popolazione a nuove possibili imposizioni; su ciò si veda più ampiamente B.-P. Lécuyer, *Une quasi-expérimentation sur les rumeurs au XVIII siècle: l'enquête proto-scientifique du contrôleur général Orry (1745)*, in R. Boudon - F. Bourricaud - A. Girard (edd), *Hommage à Jean Stoetzel. Science et théorie de l'opinion publique*, Paris 1981, pp. 170-187.

parazione generale delle strade del regno; ed in seguito al forte impulso dato ai lavori pubblici e alla accresciuta importanza di questo settore amministrativo, lo stesso controllore generale decise di separare il «détail des ponts et chaussées» dal dipartimento delle imposte di d'Ormesson per affidarlo (1 aprile 1743) a Daniel Trudaine, il grande amministratore cui va il merito di aver fatto di questo servizio uno dei più organizzati ed efficienti dell'intera amministrazione francese.

Capitolo terzo

L'assestamento organizzativo e funzionale

1. *L'«École des ponts et chaussées»*

La prima preoccupazione di Trudaine[1], appena nominato alla direzione amministrativa dei «ponts et chaussées», fu quella di affrettare l'esecuzione dell'istruzione del 1738 per la parte che riguardava il rilevamento ed il disegno delle carte stradali delle generalità del regno, sulla cui base gli ingegneri avrebbero dovuto eseguire le successive operazioni di ripa-

[1] Figlio di Charles Trudaine (1660-1721), intendente a Lyon e in Borgogna, «prevôt des marchands» della città di Parigi revocato dal reggente perché fermamente contrario alle speculazioni di Law, Daniel Charles (1703-1769) seguì la carriera del padre nell'amministrazione statale. Dopo aver esordito come consigliere al parlamento di Parigi, egli acquistò già nel 1727 una carica di *maître des requêtes* e fu nominato nel 1730 intendente in Alvernia, dove si distinse in particolare per l'attenzione rivolta alla costruzione della rete stradale della provincia. Tornato a Parigi nel 1734 successe a Jean-Baptiste de Gaumont, con il quale era imparentato avendo sposato la nipote, come intendente delle finanze, incaricato inizialmente del «domaine» e poi delle «fermes générales», prima di vedersi attribuito anche il servizio dei «ponts et chaussées». Manca a tutt'oggi una buona biografia di questo amministratore che i contemporanei chiamavano «le grand Trudaine», amico degli economisti e membro onorario dell'Accademia delle scienze di Parigi; per alcune notizie si veda il lavoro, in verità deludente, di Andrieux, *Trudaine, sa vie, son oeuvre, ses idées*, Clermont-Ferrand 1922 (con maggiori informazioni sul periodo alverniate di Trudaine) e l'*Éloge de M. Trudaine*, Paris 1772, letto alla sua morte da Grandjean de Fauchy davanti all'Accademia delle scienze il 5 aprile 1769, ma in realtà scritto dal figlio Trudaine de Montigny che gli successe come membro onorario. Sulla famiglia di questi grandi servitori dello Stato, cfr. E. Choullier, *Les Trudaine*, Arcis-sur-Aube 1884 e S. Delorme, *Une famille de grands commis de l'État: les Trudaine*, in «Revue d'histoire des sciences et de leurs applications» III, 1950, pp. 101-109.

razione o di rettifica dei tracciati. Per facilitare il raggiungimento di tale obiettivo egli istituì nei primi mesi del 1744 a Parigi un «bureau des dessinateurs» con il compito di approntare la stesura definitiva delle carte provenienti dalle province e di centralizzare questo immenso lavoro cartografico, che doveva essere portato completamente a termine nell'arco di dieci anni.

La direzione di tale ufficio venne affidata con un contratto iniziale di sei anni (10 febbraio 1744) a Jean-Prosper Mariaval[2], uno dei più valenti disegnatori-cartografi della capitale, che era coadiuvato da un certo numero di disegnatori (inizialmente due, ma già 6 alla fine del 1745)[3]; in periferia invece gli ingegneri di ogni generalità erano assistiti da uno o più «dessinateurs-géographes», ai quali spettava il rilevamento e la prima stesura della carta, che prendevano il titolo di sotto-ingegneri o di sotto-ispettori qualora fossero occupati alle dirette dipendenze degli ispettori della generalità di Parigi[4]. In tal modo, con un intento eminentemente pratico (portare a termine cioè la cartografia delle strade del regno che l'istruzione del 1738 indicava come operazione preliminare per la costruzione di una vasta rete di vie di comunica-

[2] Sul contratto di Mariaval, cfr. Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 154-155.

[3] ENPC, ms 2867: «Etat des ouvrages faites par les dessinateurs du Bureau des Ponts et Chaussées ... pour servir à la distribution des Gratifications que Monsieur Trudaine voudra leurs accorder pour le dit quartier», s.d. [ma sicuramente successivo all'1 settembre 1746, come si ricava dalla data di entrata dell'ultimo disegnatore ammesso]. Nel documento riportato da Vignon e citato alla nota precedente, il numero dei disegnatori previsti era di quattro.

[4] Sulla fondazione del «bureau» si vedano le notizie riportate in *Un ingénieur orléanais, Lecreulx 1728-1812*, in «Mémoires de la Société archéologique et historique de l'Orléanais» XXIX, 1905, pp. 415-512 (445-446); si tratta in realtà di ampi estratti di un interessante manoscritto redatto nel 1811 da François Michel Lecreulx, ispettore generale dei «ponts et chaussées», intitolato «Essai historique sur le corps des ponts et chaussées, son établissement, les grands travaux qu'il a fait exécuter et des détails, tant sur leur construction, que sur le personnel des Directeurs et Ingénieurs qui y ont concouru» e messo a disposizione dal nipote, anch'egli ispettore generale, Paul Mengin-Lecreulx.

zione), nacque il primo nucleo di quella che sarà poi l'«École des ponts et chaussées». Ben presto infatti, analogamente a quanto avveniva in altri importanti settori dell'amministrazione statale[5], Trudaine avvertì la necessità di creare, annesso al «bureau», un centro di perfezionamento e di istruzione per i sotto-ingegneri e per coloro che si orientavano all'impiego nei «ponts et chaussées». La scarsa preparazione del personale tecnico del servizio nonché la mancanza di uniformità nei metodi di lavoro erano infatti a ragione ritenuti come i principali ostacoli alla realizzazione dei grandi progetti intrapresi.

L'amministratore poté contare a tale scopo sulla capacità professionale e organizzativa di un valente ingegnere del corpo, già segnalatosi per l'opera svolta nella generalità di Alençon, Jean-Rodolphe Perronet[6]. Nato a Suresnes, presso

[5] Duhamel du Monceau, il grande agronomo ed economista, nominato nel 1739 ispettore generale della marina, nel momento in cui Buffon assunse la carica di direttore del Jardin du Roi, per la quale era stato fatto proprio il nome di Duhamel, aprì nel 1741 a Parigi la «petite école» della marina allo scopo di migliorare la preparazione tecnica e scientifica dei «maîtres de charpenterie» e nel 1748 tale scuola, primo nucleo di quella che nel 1765 sarà la scuola del genio marittimo, si trasferì al Louvre, in locali più grandi. Accanto all'istituzione della «grande école» per la marina, nello stesso 1748 venne inoltre fondata a Mezières la scuola per la formazione degli ingegneri militari, sulla quale torneremo a più riprese.

[6] Oltre ai due primi profili biografici dovuti alla penna di uno dei più stretti collaboratori di Perronet e di uno dei suoi successori alla direzione dell'«école des ponts et chaussées», che contengono tuttavia numerose inesattezze e imprecisioni, soprattutto sulle date (P.C. Lesage, *Notice pour servir à l'éloge de M. Perronet, premier ingénieur des ponts et chaussées de France*, Paris 1805 e G. Riche de Prony, *Notice historique sur Jean-Rodolphe Perronet*, Paris 1829), si veda, sul grande ingegnere, la vecchia ma più completa biografia di F. De Dartein, *La vie et les travaux de Jean-Rodolphe Perronet, premier ingénieur des ponts et chaussées créateur de l'Ecole des ponts et chaussées*, in «Annales des ponts et chaussées» LXXVI, 1906, pp. 5-87 (molto attenta ai progetti e ai lavori realizzati, seguita da un'ampia notizia sul ponte della Concorde a Parigi, pp. 88-148). Da consultare resta comunque F.-P.-H. Tarbé de St. Hardouin, *Notices biographiques*, cit., pp. 29-31 e da ultimo il breve e preciso schizzo biografico di M. Yvon premesso alla recente parziale ristampa anastatica delle *Oeuvres* di Perronet, con il titolo di *Construire des ponts au XVIII siècle. L'oeuvre de J.-R. Perronet*, Paris 1988.

Parigi, il 25 ottobre 1708[7], figlio di un ufficiale svizzero al servizio del re di Francia, questi si era indirizzato inizialmente, dopo la prematura scomparsa del padre[8], incoraggiato nei suoi interessi per la matematica dallo zio materno, il grande matematico Crousaz, alla carriera nel genio militare. A soli quindici anni aveva superato l'esame di ammissione ma non aveva intrapreso tale carriera, essendo stati attribuiti gli unici tre posti disponibili per quell'anno a figli di ingegneri. Abbracciata quindi la professione di architetto, sicuramente più redditizia, entrò nel 1725 nell'ufficio di de Beausire, architetto a Parigi, sotto la cui direzione condusse importanti lavori.

Grazie all'esperienza acquisita fu ammesso nel corpo dei «ponts et chaussées» come sotto-ingegnere nella generalità di Alençon[9]. Nominato «ingénieur en chef» nella stessa ge-

[7] Erroneamente, come aveva già rilevato Tarbé de St. Hardouin nelle sue *Notices biographiques*, cit., p. 29, citando l'atto di nascita, sia Lesage che Prony, i primi biografi di Perronet, fanno risalire la nascita del grande ingegnere all'8 ottobre (P.C. Lesage, *Notice pour servir à l'éloge de M. Perronet*, cit., e G. Riche de Prony, *Notice historique*, cit.). Quest'ultima data si ritrova inoltre, probabilmente ricavata proprio da tali fonti, in alcune recenti pubblicazioni, come l'importante *Dictionary of scientific Biography*, 1970 (voce di O. Mayr, IX, pp. 527-528) ed il bel volume di A. Picon, *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille 1988.

[8] Pierre-Charles Lesage, aggiunto di Perronet alla direzione dell'*école* dal 1777 e suo primo biografo, narra il seguente episodio, non si sa quanto fantasioso: nel 1718, mentre passeggiava con la madre nei giardini delle Tuileries, dove era stata costruita una casetta in legno e vetro con all'interno un biliardo per i divertimenti del piccolo Luigi XV, Perronet, che aveva solo dieci anni, venne invitato ad entrare nella sala e a partecipare ai giochi del giovane sovrano. Nacque in tal modo una grande amicizia e Perronet poté recarsi negli appartamenti di Luigi XV tutte le domeniche, finché, interrogato su una mascalzonata del giovane principe e avendo risposto di ignorare del tutto l'accaduto, non gli fu vietato di presentarsi a corte. Lo stesso Perronet amava solitamente ripetere, secondo Lesage, di dovere gli attestati di stima e di amicizia del sovrano «à la discretion qu'il lui avoit montrée dans un âge aussi tendre» (P.C. Lesage, *Notice pour servir à l'éloge de M. Perronet*, cit., p. 2).

[9] Non conosciamo la data esatta di tale nomina ad Alençon: F. De Dartein, autore del lavoro biografico più completo su Perronet, la fa risalire al 1735; al contrario H. Cheguillaume, che ha studiato a fondo la

neralità il 3 dicembre 1737[10], a soli 29 anni, Perronet aveva intrapreso, con ottimi risultati, fin dal 1742 il rilevamento della carta stradale di questa provincia ed aveva inoltre costituito nei primi mesi del 1744 (contemporaneamente quindi alla creazione dell'ufficio parigino) un «bureau» di disegnatori per la messa a punto definitiva di tale carta, comprendente due sotto-ingegneri provenienti da Parigi, Lallié e Duchesne, e Jean-Baptiste de Voglie, destinato al pari del primo ad una brillante carriera, indicato come «élève des ponts et chaussées»[11].

carriera provinciale del grande ingegnere, la sposta al 1736 (*Les fonctionnaires de province au XVIII siècle. Perronet, ingénieur de la généralité d'Alençon 1737-1747*, Alençon 1891), concordando in ciò con quanto riportato da Tarbé de St. Hardouin nelle sue *Notices biographiques*, cit. Di certo, come prova un documento citato da Cheguillaume, al 1° marzo 1736 Perronet era già in servizio nella generalità di Alençon.

[10] Si veda il testo integrale dell'*arrêt* del «Conseil du roi» che commissionava Perronet «pour avoir à l'avenir, en la qualité d'ingénieur, ... la conduite et inspection des travaux et ouvrages des ponts et chaussées de ladite généralité [Alençon], dresser les devis et marchés sur lesquels les ouvrages seront publiés et adjugés, et délivrer les certificats et procès-verbaux de réception d'iceux; le tout suivant les ordres et instructions qui lui seront données par ledit sieur controlleur général des finances, et aux appointements de 2400 livres par an dont le fonds sera fait annuellement dans les États des ponts et chaussées, au chapitre de ladite généralité d'Alençon et dont le sieur Perronet sera payé sur sa simple quittance par le trésorier général des ponts et chaussées en exercice, à compter du jour et date du présent arrest, en rapportant néantmoins les certificats du sieur commissaire départy en ladite généralité qu'il s'est bien acquitté des fonctions de son employ d'ingénieur», in H. Cheguillaume, *Les fonctionnaires*, cit., p. 7.

[11] Sull'esperienza di Perronet ad Alençon cfr. H. Cheguillaume, *Les fonctionnaires*, cit.; senza grossi elementi di novità rispetto a questo primo contributo invece H. Marcel, *Les débuts de Jean-Rodolphe Perronet, ingénieur des Ponts et Chaussées de la Généralité d'Alençon*, in «Annales des Ponts et Chaussées» CXVIII, 1948, pp. 419-440. Per alcune notizie biografiche su Lallié e de Voglie, quest'ultimo di origine italiana (Bentivoglio) e autore nel 1753 del progetto di ricostruzione del ponte di Saumur sulla Loira, dove sperimentò nuove e avanzate soluzioni tecniche soprattutto per la costruzione dei piloni di sostegno del ponte, cfr. F.-P.-H. Tarbé de St-Hardouin, *Notices biographiques*, cit., pp. 33-34, 36-37; in merito al ponte di Saumur cfr. più in dettaglio Vignon, *Études*, cit., II, pp. 130-133.

Furono senz'altro l'esperienza acquisita ed i risultati ottenuti come «ingénieur en chef» ad Alençon che gli valsero la nomina, su proposta di Trudaine, da parte del controllore generale Machault d'Arnouville a direttore del «bureau des dessinateurs» di Parigi. In verità l'*arrêt* del 14 febbraio 1747 non si limitava ad attribuire a Perronet la direzione dell'attività cartografica dell'ufficio (stesura definitiva, approntamento di copie e conservazione delle carte stradali, distinte per generalità) e la relativa «conduitte et inspection» di geografi e disegnatori, ma gli assegnava anche l'incarico, ben più impegnativo, di «instruire lesd.[its] Dessinateurs des sciences et pratique nécessaires pour parvenir a remplir avec capacité les differens emplois desd.[its] Ponts et Chaussées»[12]. Il passo successivo verso la trasformazione del *bureau* in un vero e proprio istituto superiore di perfezionamento e di formazione per il personale subalterno e gli allievi del corpo era in tal modo chiaramente prefigurato.

A quest'epoca la formazione dei giovani che intendevano abbracciare questa carriera, analogamente a quanto accadeva per gli ingegneri militari, era, per riprendere le parole di A. Blanchard, di tipo «domestique et initiatique»[13]. Essa avveniva cioè nella stessa cerchia familiare nel caso in cui il giovane seguisse la professione paterna o di qualche altro parente, oppure si svolgeva nell'ufficio di un architetto (lo stesso Perronet aveva seguito questo *iter* formativo) o al seguito di un ingegnere in provincia o di un ispettore, presso i quali costui si esercitava inizialmente come disegnatore o geografo. Successivamente, terminato questo periodo iniziale di apprendistato molto empirico e a prevalente caratteriz-

[12] ENPC, ms 2629 bis, doc. n. 2 (il testo dell'*arrêt* è anche riprodotto in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 150-151). A Perronet era anche affidata la conduzione e l'ispezione dei lavori sia nella generalità di Parigi che nelle restanti province del regno «concurremment» agli ispettori generali e agli ingegneri incaricati.

[13] A. Blanchard, *Les ingénieurs*, cit., p. 188. Come nel caso della creazione del «bureau-école des ponts et chaussées», l'A. vede nella fondazione dell'«école du génie» di Mézières l'atto «qui rompt brusquement et définitivement le cercle fermé de la formation domestique et initiatique» degli ingegneri militari.

zazione pratica, i migliori potevano acquisire il titolo di «allievo», ricevendo anche dei compensi, e sperare in una promozione, favorita da qualche opportuna raccomandazione, al grado subalterno di sotto-ingegnere o sotto-ispettore, da cui si compiva poi il grande balzo verso un incarico di ingegnere.

Si trattava cioè di un tipo di formazione che condizionava negativamente la preparazione del personale subalterno dei «ponts et chaussées». A giudicare dalle risposte ottenute da Perronet alla sua richiesta, inviata ad ingegneri ed ispettori, di un «état» dettagliato sulla condotta e sulle capacità di sotto-ingegneri, allievi e geografi, essa era estremamente carente: la quasi totalità dei soggetti mancava delle elementari conoscenze teoriche nel campo della geometria, della matematica, dell'architettura, e al più sapeva disegnare passabilmente la «carte»[14].

D'altronde la stessa preparazione dei propri superiori (tranne qualche caso eccezionale) non era di certo molto più avanzata: alle inevitabili carenze scientifiche si aggiungeva inoltre, conseguenza anch'essa di una formazione eminentemente pratica, la mancanza di uniformità nei metodi di lavoro. Già Orry aveva rilevato in una circolare agli intendenti del 27 marzo 1738 questo tipo di inconvenienti[15] e lo stesso Perronet, a conferma della scarsa preparazione del personale superiore del servizio, era succeduto come «ingénieur en chef» della generalità d'Alençon ad un certo

[14] Di un tale «état» redatto annualmente dagli ingegneri, si trova menzione anche nel «Projet de Reglement pour former des sujets qui puissent occuper les differens emplois des Ponts et chaussées», 6 agosto 1747 (ENPC, ms 2629 bis). Per le risposte cfr. ENPC, ms 1925 e 1926 (in particolare le risposte di Pollart e Bayeux); su ciò anche J. Petot, *Histoire*, cit., pp. 142 ss.

[15] Per ovviare alle numerose prove di «negligenza» o di «incapacità» che Orry aveva potuto osservare, il controllore generale riteneva opportuno fornire dei «modelli» agli ingegneri che potessero dare indicazioni sulla prassi da seguire nei preventivi e nelle stime per i progetti, ed aveva allegato alla circolare un modello a stampa, redatto dall'ispettore generale Lahite, per le operazioni relative alla costruzione di un piccolo ponte (cfr. H. Cheguillaume, *Les fonctionnaires*, cit., p. 13).

Guéroult, revocato per incapacità. Episodio quest'ultimo certo emblematico, se si pensa che tale ingegnere, che era stato per due anni ispettore generale (faceva parte degli undici ispettori generali nominati nel 1713 e revocati nel 1716) ed aveva poi svolto ininterrottamente le funzioni di ingegnere ad Alençon, si vide costretto alla fine della sua carriera a sollecitare un impiego di disegnatore presso lo stesso ufficio che aveva precedentemente diretto[16].

Consapevole dell'inadeguatezza della tradizionale formazione del personale tecnico dei «ponts et chaussées» ed informato sui difetti e sulle carenze della preparazione professionale di questo personale, sia superiore che subalterno, Perronet affrontò immediatamente il problema dell'istruzione degli allievi che si destinavano a tale servizio. In un «mémoire» redatto già nel giugno 1747 (e trasmesso a Trudaine il 6 agosto), che rappresenta una sorta di manifesto programmatico delle competenze e delle funzioni dell'ingegnere secondo le vedute di Perronet, egli si soffermava analiticamente sulle modalità di formazione di questo personale. E, dopo aver inizialmente indicato le conoscenze a suo avviso indispensabili «pour remplir comme il convient la fonction d'Ing.r dans les Ponts et chaussées» (geometria e architettura, sia per la parte teorica che per quella pratica, da cui dipendevano la meccanica, l'idraulica, il livellamento ed il rilevamento cartografico; progettazione e costruzione delle differenti opere di ingegneria stradale e civile; l'arte di tagliare la pietra e il legno), proponeva una nuova organizzazione del «bureau» da cui si sarebbero reclutati, come nelle intenzioni di Trudaine, «tous les employés de ce corps»[17].

[16] Su quest'ultimo episodio, cfr. più diffusamente H. Cheguillaume, *Les fonctionnaires*, cit., pp. 4 ss. Nell'*arrêt* con cui si accoglieva la richiesta, più volte avanzata dall'intendente Lallemant de Levignen, di revoca dell'ingegnere Guéroult e si nominava al suo posto Perronet, si adduceva però a motivo di tale revoca il pessimo stato di salute del vecchio ingegnere.

[17] ENPC, ms 2629 bis, doc. n. 1: «Mémoire sur les moyens de former des sujets propres à occuper les differens emplois des Ponts et Chaussées», giugno 1747.

I disegnatori dell'ufficio sarebbero stati divisi in quattro classi, corrispondenti ai diversi livelli di preparazione acquisita: la prima, che inizialmente non venne costituita per la mancanza di soggetti provvisti dei requisiti necessari, avrebbe compreso coloro che erano in grado di svolgere le funzio-

Fig. 1. Ritratto di J.-R. Perronet, direttore dell'École des ponts et chaussées dal 1747 al 1794, conservato all'ENPC (cfr. p. 382, n. 91).

Fonte: *Construire des ponts*, cit., p. 8.

ni di sotto-ingegnere; nella seconda sarebbero andati gli «allievi»; nella terza i geografi e nella quarta, infine, quei soggetti ancora sprovvisti delle conoscenze elementari necessarie per accedere almeno alla terza classe. I migliori di ogni classe, designati sulla base di prove interne, avrebbero seguito le lezioni di matematica ed architettura di professori esterni, delle quali avrebbero riferito ai propri compagni «en forme de Lecons reglées».

Nell'attribuire i posti resisi vacanti nel corpo, il «mémoire» precisava che si sarebbe proceduto «avec methode et uniformité», assegnando preferibilmente la carica di sotto-ingegnere ai migliori soggetti della prima classe (o, in loro assenza, della seconda), che avessero acquisito sufficiente esperienza in provincia; scegliendo gli allievi da inviare nelle generalità del regno sempre all'interno della prima e della seconda classe, con l'accorgimento di farli ruotare in continuazione da una provincia all'altra affinché potessero seguire differenti lavori e rendersi conto dei diversi metodi di lavoro di ispettori ed ingegneri; e nominando, infine, ai posti di sotto-ispettore della generalità di Parigi i sotto-ingegneri «les mieux fondés en principes et les plus experimentés», e agli incarichi di ingegnere coloro tra i sotto-ispettori che avessero prodotto, a giudizio dell'assemblea dei «ponts et chaussées», i migliori progetti. Il tutto senza tenere in alcuna considerazione «l'age ny l'ancienneté dans le service», ma valutando esclusivamente le effettive capacità e le prove già fornite.

Questo «mémoire», di cui abbiamo riassunto le principali disposizioni riguardanti la formazione del personale tecnico del servizio dei «ponts et chaussées», piuttosto che quelle relative all'attività cartografica del «bureau», è il primo documento (tra l'altro tenuto poco presente da coloro che si sono occupati della storia dell'*école*)[18] che affronta con un intento unitario il problema della formazione tecnico-scien-

[18] Esso non viene nemmeno citato ad esempio da De Dartein, al quale si deve il saggio a tutt'oggi più analitico, nonostante alcune imprecisioni, sull'organizzazione dell'*école*, *Notice sur le régime de l'ancienne Ecole des*

tifica degli ingegneri «civili». Ed inoltre anticipa sostanzialmente le norme contenute nella successiva istruzione dell'11 dicembre 1747, unanimemente considerata come il primo regolamento dell'«école des ponts et chaussées».

Secondo Petot, con il quale concordiamo a proposito dell'importanza di tale «mémoire», esso confermerebbe il carattere «mixte» di questa istituzione scolastica: da un lato ufficio cartografico, dall'altro centro di formazione per l'accesso nel corpo degli ingegneri[19]. A nostro avviso, se è innegabile la coesistenza di queste due funzioni del «bureau-école» (d'altronde agli ingegneri dei «ponts et chaussées» si deve una notevole produzione cartografica, considerata a torto in diretta competizione con la grande impresa, scientificamente più attendibile, dei Cassini)[20], è però altrettanto indubbio che sin da quest'epoca le funzioni di scuola di formazione, teorica e pratica, per gli ingegneri presero decisamente il sopravvento.

Ponts et Chaussées et sur sa transformation à partir de la Revolution, Paris 1906 (estratto dalle «Annales des Ponts et Chaussées», 1906, pp. 1-143). Oltre ai lavori di carattere generale sull'amministrazione dei «ponts et chaussées», si veda anche sull'*école*, D. Gazier, *Aperçu sur l'évolution de l'Ecole des ponts et chaussées depuis sa création jusqu'à nos jours*, in «Regards sur la France» V, 1961, pp. 3-26 (numero monografico interamente dedicato ai «ponts et chaussées»); G. Serbos, *L'École royale des ponts et chaussées*, in R. Taton (ed), *Enseignement et diffusion des sciences en France au XVIII siècle*, Paris 1964, pp. 345-363; M. Bradley, *Civil engineering and social change: the early history of the Paris École des ponts et chaussées*, in «History of Education» XIV, 1985, pp. 171-183. Una tesi di laurea sulla storia della scuola è stata sostenuta, relatore il prof. E. Battisti, alla facoltà di architettura del Politecnico di Milano: O. Selvafolta, *Storia documentaria della Ecole des Ponts et Chaussées di Parigi, 1747-1814*, a.a. 1973-74.

[19] J. Petot, *Histoire*, cit., p. 141. Sull'istruzione di geografi e geometri e sugli importanti progressi compiuti in questo campo nel corso del XVIII secolo, cfr. F. De Dainville, *Enseignement des «géographes» et des «géomètres»*, in R. Taton (ed), *Enseignement*, cit., pp. 481-491.

[20] Si tratta di fatto delle due imprese cartografiche che dominano il XVIII secolo, diverse per impostazione, finalità e modalità di esecuzione. Le carte degli ingegneri dei «ponts et chaussées» avevano un preciso intento pratico: riportare il più esattamente possibile la situazione delle

L'istruzione del controllore generale delle finanze, Machault, dell'11 dicembre 1747, che era stata preceduta nell'agosto dello stesso anno da un progetto di regolamento redatto da Perronet sulla base delle indicazioni contenute nel «mémoire» dianzi citato, stabilì il primo regolamento ufficiale del «bureau-école». Come si legge nel preambolo essa si proponeva di «fixer le nombre, les fonctions et les apointemens et emolumens des employez subalternes des Ponts et chaussées et d'entretenir entre eux l'amour du travail et l'emulation nécéssaires pour y former de bons Sujets qui puissent remplir ensuite les emplois superieurs»[21].

Senza riprendere analiticamente i sedici articoli di cui si componeva tale istruzione, sui quali avremo modo di riferire contestualmente alla trattazione dell'organizzazione e del

vie di comunicazione del regno con le relative rettifiche da compiere, al fine di rendere più pronto ed efficace l'intervento dell'amministrazione statale. La carta dei Cassini invece, fondata sul metodo trigonometrico, nasceva con l'obiettivo ambizioso di fornire l'immagine precisa e scientificamente accertata della Francia. La differenza tra le due iniziative emerge anche dai diversi tempi di realizzazione: mentre nel primo caso le carte stradali furono completate nel giro di una decina d'anni, la carta di Francia venne invece portata a termine dall'ultimo dei Cassini, Jacques Dominique, in periodo rivoluzionario. Sulle due imprese, che presentano anche significativi punti di contatto (tra cui ad esempio il fatto che Perronet fu uno dei direttori della carta di Francia, gestendo la raccolta dei fondi e la vendita dopo l'abbandono dell'impresa da parte di Luigi XV, o che numerosi allievi dell'«école des ponts et chaussées» parteciparono alle operazioni di rilevamento della stessa carta) si vedano le notizie riportate in A. Querrien, *Écoles et corps. Le cas des Ponts et Chaussées 1747-1848*, in «Les Annales de la recherche urbaine», 1979, n. 5, pp. 81-114. Sulla carta di Francia dei Cassini, sui suoi precedenti che risalivano fino a Colbert e sulle operazioni preliminari, nonché sull'evoluzione della riproduzione cartografica, cfr. anche il bel catalogo della mostra organizzata alle Archives Nationales dal settembre 1987 al gennaio 1988, *Espace français. Vision et aménagement, XVI-XIX siècle*, Paris 1987, pp. 43 ss. (in particolare gli articoli di M. Pelletier, *La première carte de base de la France* e di M. Pastoureau, *La France divulguée, évolution de la cartographie gravée du XVI au XVIII siècle*); J.W. Konvitz, *Cartography in France 1660-1848. Science, Engineering and Statecraft*, Chicago-London 1987, pp. 8 ss.; e da ultimo M. Pelletier, *La carte de Cassini. L'extraordinaire aventure de la carte de France*, Paris 1990.

[21] ENPC, ms 2629 bis, doc. n. 5 (nella stessa busta si trova pure il «Projet» già citato).

funzionamento dell'*école*, è opportuno però segnalare preliminarmente due aspetti interessanti. Le classi in cui si ripartivano gli «employez» non erano più quattro, come indicato nel «mémoire» del giugno 1747 (anche se in questo caso la quarta classe corrispondeva più che altro ad una classe preparatoria per l'ammissione in terza), bensì tre; e alla prima di queste accedevano sotto-ingegneri e sotto-ispettori, a conferma delle intenzioni di Trudaine e Perronet di inglobare nella nuova istituzione scolastica e di sottoporre al medesimo *iter* formativo tutto il personale subalterno del servizio, delle cui conoscenze e capacità non erano affatto entusiasti.

Tale istruzione, che pure toccava gli aspetti principali della vita della nuova istituzione, non poteva certo regolamentare analiticamente l'intera organizzazione e tutti gli aspetti del funzionamento dell'*école*. Solo gradualmente e, ciò che più conta, senza l'intervento di nuovi regolamenti e atti ufficiali (ad eccezione della tarda istruzione di Turgot), grazie anzi ad aggiustamenti di carattere empirico, dietro i quali si poteva chiaramente scorgere l'opera coerente e lungimirante del direttore Perronet, si affermarono stabilmente le caratteristiche essenziali dell'organizzazione dell'*ancienne* «école des ponts et chaussées». Caratteristiche che possono essere schematicamente raggruppate intorno a tre nuclei di problemi: accesso, formazione e metodi di insegnamento, «police» interna e spirito di corpo.

A proposito dell'accesso all'*école* l'art. 7 dell'istruzione si limitava a stabilire che sarebbero stati accolti nella terza classe solo giovani scapoli, di educazione e costumi «bien connues», in possesso delle conoscenze richieste. Costoro avrebbero dovuto sostenere un periodo di prova di almeno sei mesi, al termine del quale sarebbe stata decisa l'ammissione o il rinvio. Lo stesso articolo prevedeva inoltre che, qualora, «par inaptitude ou par dissipation», non fossero stati in grado entro due anni di accedere alla classe superiore sarebbero stati ugualmente allontanati dall'*école*.

Le due ultime disposizioni, alquanto drastiche, non furono tuttavia concretamente applicate (di esse infatti non si trova

chiara traccia nella documentazione archivistica conservata all'*école*), per quanto il periodo di prova, estremamente variabile, trascorso dall'allievo prima di essere inserito nelle classi fosse una prassi consueta ed i rinvii, magari camuffati da abbandoni, frequenti anche se non direttamente connessi alla mancata promozione entro due anni, come stabiliva l'istruzione, nella classe superiore. Sin dai primi anni di vita dell'istituzione si affermò invece l'«obligation coutumière»[22], consuetudine d'altronde molto diffusa per l'ammissione nelle istituzioni scolastiche d'antico regime, della raccomandazione o presentazione (e spesso di entrambe) per i candidati. Non prevista da nessun testo ufficiale, tale forma di *patronage*, su cui torneremo in seguito, divenne un requisito quasi indispensabile per accedere all'«école des ponts et chaussées».

Munito della lettera di raccomandazione di un personaggio influente o di un *savant*, o più spesso di un ingegnere o ispettore generale del corpo (l'ispettore Pollart raccomandò ben quattro soggetti, solo nel maggio 1747, per entrare al «bureau des dessinateurs», definiti tutti suoi allievi)[23], il candidato si presentava direttamente (o tramite Trudaine) al direttore Perronet, dal quale veniva sottoposto ad una specie di esame informale tendente ad accertare la sua preparazione in geometria e in matematica. A volte il candidato arrivava munito già di un certificato attestante il suo grado di preparazione: alla fine del 1756 ad esempio l'*ingénieur en chef* di Lyon, De Ville, certificava in una lettera a Trudaine di aver esaminato un certo Dupuis, che chiedeva di essere ammesso «dans le Genie des Ponts et Chaussées», e di averlo trovato istruito in matematica, in geometria e in meccanica e particolarmente versato «pour les sciences exactes»[24].

[22] J. Petot, *Histoire*, cit., p. 150.

[23] ENPC, ms 2867: «Etat... dessinateurs du Bureau des Ponts et chaussées...», secondo trimestre 1747.

[24] ENPC, ms 2866: «Eleves aspirants, année 1756». Perronet accolse favorevolmente la certificazione dell'ingegnere De Ville ed invitò il giovane a recarsi a Parigi. Guillaume Dupuis entrò ufficialmente all'*école* il 30 gennaio 1758, ma si ritirò dopo soli due anni nel gennaio 1760 (ENPC, ms 1911-11-).

Oltre alla valutazione degli studi e dell'esperienza pratica già acquisita, il direttore teneva anche conto della struttura fisica del candidato. In un documento non datato (ma sicuramente posteriore al 1782 giacché vi si fa menzione della «pension» che i genitori avrebbero dovuto fornire agli allievi), che riporta i requisiti per l'ammissione, si affermava infatti che non si sarebbero ricevuti all'*école* tutti coloro che non fossero stati «d'une taille et constitution assèz fortes, pour resister au travail et a la fatigue qu'exige le Service des ponts et chaussées» o che avessero avuto una vista troppo bassa o difetti di altri organi[25]. E teneva in grande considerazione il grado di determinazione del soggetto ad intraprendere il corso degli studi ed il lungo periodo di formazione pratica che lo avrebbero portato all'ingresso nel corpo degli ingegneri.

Al termine dell'esame il candidato poteva, nella migliore delle ipotesi, essere già ammesso nelle classi dell'*école* (e non necessariamente nell'ultima), oppure veniva dissuaso dall'intraprendere tale carriera professionale o, ancora, invitato a perfezionare ulteriormente la propria istruzione prima di accedere all'*école*. Lo stesso Perronet si preoccupava di indicare le materie di cui l'aspirante allievo doveva approfondire la conoscenza e consigliava i maestri e gli istituti presso cui il giovane poteva con profitto colmare le proprie lacune.

Il più famoso di tali maestri fu senza dubbio l'architetto Jacques-François Blondel[26], fondatore verso il 1740 a Parigi dell'«école des arts», la prima scuola di architettura della

[25] ENPC, ms 2154 (2), fasc. «Modele d'instruction et soumission». Tale documento si presenta come un estratto dell'istruzione del 19 febbraio 1775 (art. 7), anche se differisce da quest'ultima per qualche disposizione come ad esempio quella riguardante i difetti di vista.

[26] Di Jacques-François Blondel (1705-1774), che nonostante l'omonimia non aveva alcun legame di parentela con François Blondel, il primo direttore dell'Accademia di architettura, si ignora la data precisa in cui giunse a Parigi da Rouen. Verso gli anni Trenta doveva essere già però nella capitale, a fianco dello zio, François Blondel, membro anch'egli dell'Accademia d'architettura, con il quale realizzò la decorazione dell'hôtel Rouillé. Dopo aver fondato l'«école des arts», egli divenne negli anni Cinquanta uno dei professori più conosciuti e stimati di Parigi, tanto che l'Accademia d'architettura, che inizialmente aveva cercato di

capitale. Presso questa istituzione, che, appoggiata dall'amministrazione statale ed ostacolata invece dall'Accademia di architettura, iniziò a fornire corsi pubblici di insegnamento dal 1743, si istruirono molte generazioni di allievi dell'«école des ponts et chaussées». Tanto che, dopo la fondazione di quest'ultima, l'«école des arts», ennesimo esempio di quella vocazione professionale che caratterizza le istituzioni di insegnamento nel XVIII secolo, divenne come è stato detto una sorta di «antichambre du corps des Ponts»[27].

Molto spesso però i candidati ottenevano già l'accesso all'*école*, senza essere inseriti nelle varie classi, come aspiranti o «surnuméraires», destinati a coprire sempre per ordine di merito i posti resisi vacanti in seguito alle promozioni degli allievi più preparati nel corpo. Durante questo periodo, che poteva durare anche più anni, essi seguivano le lezioni interne impartite, completavano la loro istruzione all'esterno, si esercitavano nel disegno e partecipavano attivamente alla vita scolastica.

In sostanza l'accesso degli allievi all'«école des ponts et chaussées» non era disciplinato da nessun concorso formale d'entrata, né subordinato al possesso di un determinato titolo di studio. Ragion per cui esso poteva sembrare, ma solo apparentemente, alla portata di tutti: nel 1758 ad esempio si raccomandava a Trudaine, senza altra indicazione, un orfano di 14 anni[28]. Ma alla non eccessiva severità e difficoltà

ostacolare i corsi pubblici della sua scuola, lo incaricò di tenere il corso di architettura, bisognoso di un radicale rinnovamento. Oltre alla sua attività di insegnante e teorico dell'architettura, che si concretizzò in numerosi lavori (*Architecture françoise*, 1752-56; *Discours sur la nécessité de l'étude de l'architecture*, 1754; *Cours d'architecture*, 1771 ss.), va ricordata altresì la sua opera in campo architettonico e urbanistico, soprattutto a Metz e a Strasburgo. Per maggiori informazioni sulla vita e sull'opera di Blondel, cfr. A. Prost, *Jacques François Blondel et son oeuvre*, Metz 1860 e A. Picon, *Architectes et ingénieurs*, cit., pp. 53 ss., 115 ss., 301-302.

[27] A. Picon, *Architectes et ingénieurs*, cit., p. 116.

[28] ENPC, ms 2866: «Eleves aspirants, années 1758, '59, '60 e '61»; si veda anche la lettera di risposta di Trudaine a Philippe, il presentatore, nella quale si consigliava di inviare l'allievo presso un buon maestro (si

dell'esame condotto da Perronet, seguiva invece un periodo estremamente faticoso e lungo di formazione teorica e pratica prima di accedere, non senza difficoltà, alle classi vere e proprie dell'*école*.

L'organizzazione interna della scuola si articolava in tre classi, come previsto dall'istruzione del 1747. La prima di queste classi comprendeva gli allievi già dotati di un'ottima preparazione in geometria, teorica e pratica, ed in possesso di buone conoscenze di architettura, che li mettevano in grado di elaborare progetti e di stilare preventivi per la costruzione di ponti ed altre opere pubbliche; la seconda comprendeva invece coloro che pur possedendo già una buona istruzione in geometria, meccanica, livellamento, misurazione e calcolo delle superfici, cominciavano appena la loro preparazione pratica nel campo dell'architettura; nella terza infine prendevano posto quegli allievi non ancora perfettamente istruiti nelle differenti parti della matematica ma in grado di compiere tutte le operazioni di rilevamento cartografico.

La ripartizione degli allievi nelle classi, dopo il loro ingresso, e l'avanzamento nella graduatoria di merito avvenivano sulla base dei risultati conseguiti nei concorsi interni all'*école*. Inizialmente tali concorsi furono, a giudicare dalle menzioni che si ritrovano negli «états des éleves», tre: disegno della «carte», «coupe des pierres» (quella che con Gaspard Monge si chiamerà stereotomia), e architettura; corrispondenti all'incirca alle tre classi di istruzione, anche se formalmente l'allievo era libero di iscriversi ad uno qualsia-

faceva il nome di Blondel) per perfezionare la sua istruzione prima di venire ammesso all'*école*, «en supposant d'ailleurs que son temperament qui m'a paru être fort delicat poura se fortifier et le mettre en état de resister à la fatigue qu'exige la conduite des travaux et les operations relatives aux ponts et Chaussées». Da notare che Etienne Maillet, l'allievo in questione, non si scoraggiò: già dall'1 luglio 1759 entrò a far parte dei quattro «pensionnaires» di Blondel (vale a dire di quegli allievi che ricevevano un sussidio per istruirsi presso questo architetto) e, inserito dopo alcuni anni nelle classi dell'*école* (1764), venne nominato nel 1767 sotto-ingegnere nella generalità d'Alençon (ENPC, ms 1911 -17-, «État des éleves...», secondo trimestre 1764; per maggiori informazioni su questa fonte rinviamo all'ultima parte del presente lavoro).

si, quello che giudicava più alla sua portata. Tuttavia tali concorsi (inizialmente aperti anche a disegnatori e sotto-ingegneri operanti in provincia), sui quali si hanno poche ed incomplete informazioni per il primo periodo di funzionamento dell'*école*, furono irregolari e si ridussero spesso, nel periodo compreso tra il 1747 e il 1774, a due o uno per anno. Nello stesso periodo solo in due casi si ha notizia di un concorso di matematica[29].

L'istruzione di Turgot del 19 febbraio 1775[30] introdusse sensibili novità in questo campo, disciplinando più esattamente l'intera materia dei concorsi. La prova di matematica venne smembrata in tre concorsi differenti, che avevano ad oggetto, secondo un ordine decrescente di importanza, il calcolo integrale e differenziale, l'algebra e le sezioni coniche, la geometria. Il concorso di architettura subì ugualmente una triplice divisione (architettura dei ponti, architettura idraulica e civile) e rimase altresì in vigore la prova di «coupe des pierres». Una terza serie di prove riguardò inoltre le varie operazioni di rilevamento, di livellamento, calcolo e misurazione connesse al servizio. E si introdusse infine, oltre ai concorsi di disegno (della carta geografica e topografica, della figura e dell'ornamento e del paesaggio) e di scrittura, un concorso di «style», su cui avremo modo di tornare nel prosieguo di questo lavoro, consistente nella redazione di un componimento letterario su una determinata questione, non necessariamente riguardante la professione dell'ingegnere.

[29] ENPC, ms 2867: il primo si svolse dal 23 al 28 settembre del 1748 ed il secondo dal 7 all'11 gennaio 1749. Sul regime dei concorsi all'«école des ponts et chaussées» si veda anche F. De Dartein, *Notice*, cit., pp. 28 ss. e le brevi note di M. Yvon, *Les «concours» de l'Ecole des Ponts et Chaussées au XVIII siècle*, in *Espace français*, cit., pp. 116-117.

[30] ENPC, ms 2629 bis, doc. n. 7: «Instruction concernant la direction des éleves, des sous-ingénieurs et des inspecteurs des Ponts et Chaussées». Tale istruzione, che comprendeva ben 78 articoli, è riprodotta anche in appendice al recente lavoro di A. Brunot - R. Coquand, *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris 1982, pp. 646-660 (molto sbrigativo sulla storia del corpo e dell'*école* nel XVIII secolo).

Alla iniziale caratterizzazione del concorso interno all'*école*, sostanzialmente riconducibile all'idea del progetto globale (il concorso più importante era infatti quello di architettura), attraverso cui si poteva valutare l'abilità professionale dell'ingegnere, si veniva a sostituire quindi con tale istruzione un vero e proprio regime di concorsi (ben sedici), esteso a tutte le materie necessarie alla formazione dell'ingegnere. Si rendeva operativa cioè una griglia di valutazione, gerarchicamente articolata, che scandiva il corso di studi ed i tempi stessi di apprendimento dell'allievo. Quest'ultimo era in sostanza sottoposto ad una continua serie di concorsi, sistema di valutazione d'altronde estremamente diffuso nel XVIII secolo all'interno delle nuove accademie scientifiche provinciali e società letterarie.

Tuttavia la novità più importante sancita dal testo di Turgot era relativa all'introduzione ufficiale dei «gradi» o «punti» attribuiti alle prove degli allievi. Il totale dei punti accumulati durante il periodo di formazione veniva a determinare la posizione dell'allievo nella graduatoria di merito, il passaggio da una classe all'altra e in definitiva la successiva ammissione nel corpo degli ingegneri. I primi due classificati di ogni concorso ottenevano una certa quantità di punti (variabile dai quaranta attribuiti al primo classificato nel concorso superiore di matematica, all'unico punto assegnato al secondo classificato nella prova di scrittura), ed erano ricompensati, come in precedenza, con dei premi consistenti in libri e strumenti scientifici o in denaro. Louis-Alexandre de Cessart ad esempio, destinato a divenire uno dei membri più influenti del corpo, ricevette come ricompensa per il secondo premio di architettura nel 1748 un certo numero di libri, tra cui *La Science des ingénieurs* di Bélidor, il testo forse maggiormente utilizzato per la formazione degli ingegneri nel corso del XVIII secolo[31]. Inoltre due menzioni onorevoli («accessits») venivano assegnate per ogni concorso, alle quali era ugualmente legato un determinato punteggio.

[31] M. Yvon, *Les «concours»*, cit. (notizie sui premi ottenuti dagli allievi nei vari concorsi sono riportate anche negli «états des élèves»). Su de Cessart (1719-1806), entrato all'*école* il 27 gennaio 1747 e nominato sot-

L'attribuzione dei gradi era regolamentata nel seguente modo: il secondo classificato di ogni concorso otteneva un punto in meno rispetto al vincitore del concorso stesso (tranne che nel caso della prova più importante di matematica, in cui lo scarto tra i due era di cinque punti). Nel caso dei due «accessits», invece, essi davano diritto alla metà dei punti assegnati ai vincitori del primo e secondo premio. Ed infine agli allievi i cui progetti o elaborati erano stati ammessi al concorso (segno che prima del giudizio finale veniva compiuta una scrematura preliminare dei lavori presentati) veniva attribuito indistintamente 1/4 dei punti assegnati al primo classificato (per compensare in parte anche l'abolizione dei terzi premi e «accessits» precedentemente esistenti).

Si introduceva in tal modo uno scarto sensibile di punteggio tra i vincitori dei premi e degli «accessits» e tra questi ultimi e coloro che ottenevano la semplice ammissione al concorso; il che indubbiamente finiva col favorire gli allievi più preparati che potevano giungere più in fretta alle prime posizioni della graduatoria. Ma tale sistema che doveva, secondo le parole dell'ispettore dell'*école*, Pierre-Charles Lesage, «ôter tout prétexte d'arbitraire et classer les Élèves avec plus de Justice»[32], serviva anche ad accentuare lo spirito di competizione, già molto sviluppato, e l'emulazione tra gli allievi dell'*école*[33].

to-ispettore a Tours nel 1751, uno dei più grandi ingegneri dei «ponts et chaussées» del XVIII secolo, cfr. le notizie biografiche contenute in F.-P.-H. Tarbé de St.- Hardouin, *Notices*, cit., pp. 39-40.

[32] ENPC, ms 2629 bis, doc. n. 8: Pierre-Charles Lesage, «Mémoire sur l'Établissement primitif de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, son état actuel, son organisation, et l'Emplacement d'un Local plus avantageux qu'il conviendrait de lui assigner», 20 nevoso anno III (10 gennaio 1795); stranamente De Dartein, nel citato saggio sull'*école*, attribuisce le stesse parole a Lamblardie, il successore di Perronet alla direzione della scuola, senza citare la fonte (p. 47).

[33] ANP, F^{14} 11052, «Mémoire sur la Composition, la police et le service du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de France, pour être presenté à Nos Seigneurs des Etats Généraux», Lyon [?], 4 maggio 1789 (con interessanti osservazioni sull'«émulation réellement étonnante» che regnava tra gli allievi dell'*école*).

Inizialmente, nei primi anni di vita dell'*école*, il giudizio di tali concorsi (che a volte avveniva con notevole ritardo) sembra sia stato formulato dai soli membri dell'assemblea dei «ponts et chaussées», vale a dire dagli ingegneri presenti a Parigi e dagli ispettori generali, riuniti intorno a Perronet e a Trudaine che manifestava sempre un grande interesse per i lavori degli allievi. In seguito, a partire dalla metà degli anni Sessanta e ancor di più dopo il 1775, a queste «réunions patriarcales», come le definisce l'ingegnere Lecreulx[34], si aggiunsero stabilmente anche membri dell'Accademia delle scienze per la valutazione dei concorsi di matematica o dell'Accademia d'architettura per quelli appunto di architettura[35].

Ma il nuovo sistema dei gradi o punti non si applicava soltanto ai concorsi, bensì a tutti quegli elementi che potevano contribuire a fornire un quadro complessivo ed il più possibile preciso della preparazione, teorica e pratica, dell'allievo. Così venivano valutati con gradi gli studi compiuti precedentemente in collegio (6 gradi fino alla terza ed altri 6 per le classi superiori, fino alla filosofia compresa; ed inoltre 6 gradi ugualmente per i corsi di fisica, di storia naturale, di chimica frequentati successivamente), l'esperienza pratica acquisita prima dell'arrivo all'*école*, l'assiduità della frequenza, i corsi teorici seguiti all'esterno, le missioni compiute durante l'anno in provincia (valutate sulla base degli apprezzamenti forniti dagli ingegneri), le eventuali lezioni impartite all'*école*. Si doveva cioè in definitiva giungere a costruire, attraverso una simile valutazione dell'intero corso di

[34] Cfr. [Lecreulx], *Un ingénieur*, cit., p. 448, il quale usa più volte l'aggettivo «patriarcale» con riferimento all'organizzazione dell'*école* e allusione alla figura di Perronet, un vero «père» come veniva considerato e definito dagli stessi allievi.

[35] I giudizi erano resi pubblici ed i premi assegnati nel corso di una seduta solenne, presieduta generalmente dal controllore generale o dall'intendente delle finanze incaricato del dipartimento dei «ponts et chaussées»; a quella del 1778, presieduta da Necker, erano presenti oltre agli ingegneri che si trovavano a Parigi, gli architetti Gabriel, Soufflot, Moreau e Leroy (F. De Dartein, *Notice*, cit., p. 35). Anche questi particolari testimoniano dei legami e dei contatti, che si andavano sempre più infittendo nel corso del XVIII secolo, tra i membri delle varie istituzioni scientifiche e di insegnamento.

studi e dell'esperienza acquisita, come si affermava nella stessa istruzione, «une échelle de comparaison pour aprécier le mérite des Eleves»[36].

Al vecchio sistema di valutazione consistente nella formulazione di un giudizio scritto, espresso attraverso le formule stereotipate «sait bien», «entend un peu», «commence à...», «a remporté tel prix», «professe tel cours», «a suivi tel travail», ecc.[37] e poco adatto a stabilire una graduatoria di merito tra i numerosi allievi dell'*école*, si veniva a sostituire quindi uno basato su una valutazione più analitica e certa della preparazione complessiva dell'allievo. Nel 1773, ad esempio, anno in cui si registra per la prima volta, anteriormente quindi alla sanzione ufficiale, l'applicazione concreta di quest'ultimo sistema, l'allievo Jean-Baptiste Barbot, primo classificato della prima classe, assomma un punteggio di 103 gradi e mezzo, così suddivisi: 12 per gli studi compiuti in collegio; 30 per aver insegnato all'*école* l'algebra e la geometria e 32 per la meccanica; 12 per i corsi di fisica e storia naturale frequentati; 5 per il concorso di «trait» del 1771 e 2 e mezzo per quello della «carte» del 1773; 10 per i lavori eseguiti nel 1771 alla costruzione del ponte di Tours[38].

Sulla base dei «degrés de connaissance» accumulati da ogni allievo veniva elaborata la graduatoria di merito dell'*école*. Quest'ultima era stilata sull'insieme degli allievi che venivano quindi distribuiti nelle tre classi. Una speciale clausola riguardava tuttavia i primi nove allievi classificati, i cosiddetti «gradués». Ad essi erano infatti riservati i primi tre posti di ogni classe, secondo quest'ordine: il primo, il secondo e il terzo in assoluto occupavano i primi posti delle tre classi, al quarto e al quinto allievo spettavano rispettivamente il secondo e il terzo posto della prima classe, al sesto e al settimo il secondo e il terzo della seconda ed infine all'ottavo e al nono classificati gli altri due posti della terza classe. Fu

[36] Art. 31 dell'istruzione del 19 febbraio 1775 (ENPC, ms 2629 bis).

[37] Si confronti uno qualsiasi degli «états des élèves» antecedente al 1773 (ENPC, ms 1911).

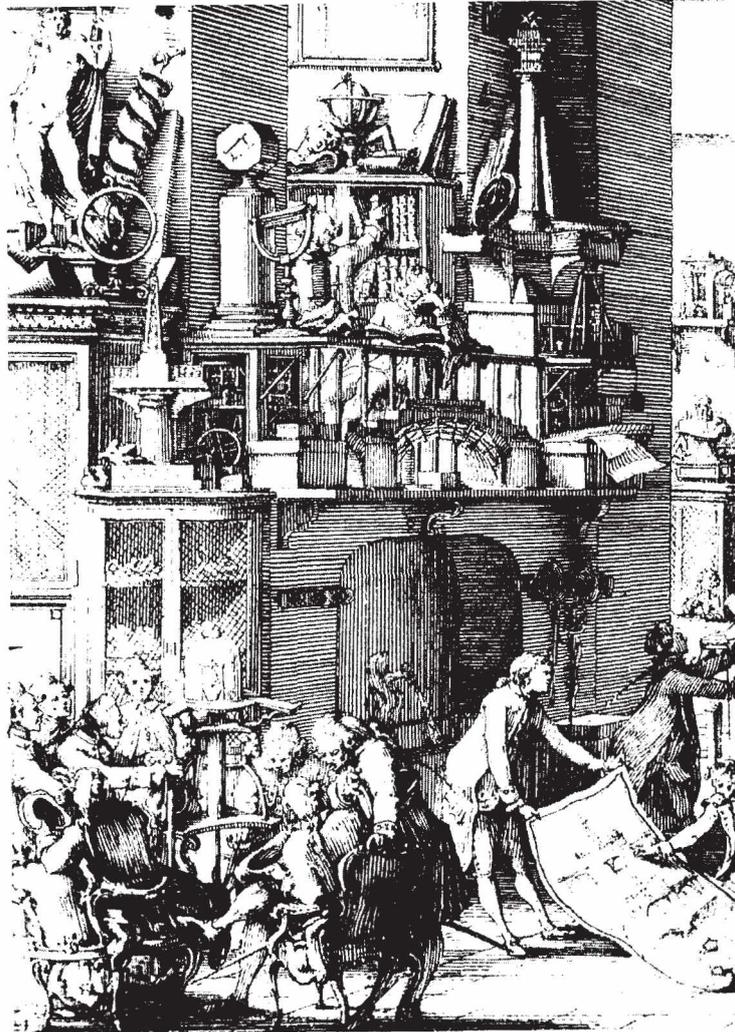
[38] ENPC, ms 1911 (26): «État des élèves», 1773, primo trimestre.

probabilmente proprio questa regola speciale, alquanto bizzarra e certo complicata, dovuta al fatto che ai primi tre allievi di ogni classe spettavano differenti «gratifications» in denaro, all'origine di altrimenti incomprensibili contraddizioni nell'elaborazione della graduatoria (in qualche caso infatti si osserva negli «états» degli allievi dell'*école* una lampante incoerenza tra la posizione nella graduatoria delle classi e la somma dei gradi ottenuti[39]).

Oltre ad avere naturalmente la precedenza nelle commissioni di sotto-ingegnere, così come anche nell'assegnazione dei posti di «élève appointé» o di controllore delle strade della generalità di Parigi, agli «élèves gradués» spettava anche un'altra funzione estremamente importante, quella di tenere i corsi impartiti all'interno dell'istituzione scolastica. Sin dalla fondazione del «bureau-école» (quest'ultimo termine compare per la prima volta in un testo ufficiale proprio con l'istruzione di Turgot), come d'altronde già previsto dal «mémoire» di Perronet del 1747, i corsi interni di matematica, che erano obbligatori, furono tenuti dagli allievi più preparati, sulla base degli appunti presi durante la frequenza di corsi esterni all'*école*. Oltre alle lezioni di matematica, distinte in geometria e algebra, sezioni coniche, meccanica e idraulica, si tenevano anche all'interno della scuola corsi di «coupe des pierres», «trait de charpente» e calcolo differenziale e integrale[40].

[39] Nello stesso «état» sopra citato ad esempio il secondo allievo della prima classe, Bernard de Varaigne, ottiene un punteggio superiore a quello di Barbot, e così pure il quarto, Achille Nicolas Isnard, che consegue addirittura 131 punti e mezzo. Di quest'ultimo, membro del Tribunato dal 1799 al 1801 e autore di numerosi scritti di carattere economico-sociale, segnaliamo le *Observations sur le principe qui a produit les révolutions de France, de Genève et d'Amérique, dans le dix-huitième siècle*, Évreux 1789, che contengono, in contraddizione con l'opinione generalmente condivisa dagli allievi, un'aspra requisitoria contro Rousseau e la volontà generale, vista come il principio moderno che ha prodotto queste funeste insurrezioni.

[40] Gli allievi completavano la loro formazione frequentando anche dei corsi esterni: abbiamo già accennato a quello di architettura di Blondel (le cui spese erano a carico degli allievi, tranne che per i quattro «pensionnaires»), sostituito alla morte di quest'ultimo dai corsi tenuti da

Fig. 2. L.-J. Desprez, *L'École royale des ponts et chaussées*, fine XVIII secolo, dettaglio; Musée Carnavalet.

Fonte: A. Picon, *Architectes et ingénieurs*, cit., p. 121.

Tra gli allievi che più si distinsero nell'insegnamento basta citare i nomi di Daniel Polluche, di Antoine de Chezy, già professore di matematica al collegio di Saumur e successivamente direttore aggiunto dell'*école*, di Jean Fr. Firmin ex ripetitore di matematica alla scuola di artiglieria di La Fère, di Jacques-Elie Lamblardie[41]. Secondo la testimonianza di Lecreulx, lo stesso Bélidor, autore di uno dei trattati di ingegneria più diffusi del XVIII secolo, che «avait pris en affection la nouvelle école» assisteva spesso, accompagnato da Perronet, alle lezioni di matematica degli allievi[42].

Questo metodo di insegnamento, di tipo «mutuel» (il primo esempio in Francia a giudizio di de Prony)[43], costituisce una delle caratteristiche più interessanti dell'*ancienne* «école des ponts et chaussées». Esso, strenuamente sostenuto da Per-

Dumont e Daubenton (quest'ultimo non godette però della stessa fiducia riposta dall'amministrazione in Blondel); ma potevano essere anche corsi di chimica, fisica, storia naturale, idrodinamica (una cattedra venne creata al Louvre da Turgot per l'abate Bossut nel 1775, le cui lezioni vennero frequentate da molti allievi dell'*école*); dal 1785 essi poterono altresì prendere lezioni di nuoto e equitazione (presso l'«école de natation» di Turquin e da Bergerac – ENPC, ms 2630 [I], n. 21, fasc. «Equitation et Natation» –).

[41] Sulle lezioni tenute dagli allievi, cfr. ENPC, ms 2432: «Etat des Leçons des Eleves des Ponts et Chaussées», s.d. [ma risalente ai primi anni '70], che riporta oltre ai nomi degli allievi incaricati, l'orario delle lezioni e i manuali utilizzati.

[42] Cfr. [Lecreulx], *Un ingénieur*, cit., p. 444. Notizie su Bernard Forest de Bélidor nel repertorio bio-bibliografico in appendice a A. Biral - P. Morachiello, *Immagini dell'ingegnere tra Quattro e Settecento, filosofo, soldato, politecnico*, Milano 1985, pp. 188-191.

[43] ENPC, ms 2630 (I): «Note sur l'Ecole des Ponts et chaussées» s.d.; di G. Riche de Prony, direttore dell'*école* dal 1798 al 1839, data della sua morte, si trovano nella busta 2629 bis (fasc. n. 13) altri manoscritti sulla storia dell'*école* che si rivelano però estremamente ripetitivi, riportando quasi pedissequamente le stesse informazioni e considerazioni: «Notes sur l'Ecole Impériale des Ponts et Chaussées», 25 novembre 1809; «Supplement aux notes sur l'Ecole imperiale des ponts et chaussées remises à Monsieur le directeur général au mois de novembre 1809», 2 ottobre 1810; «Notice sur l'Ecole Royale des ponts et chaussées de France», 18 agosto 1815; «Note sur l'Ecole Royale des ponts et chaussées», 5 agosto 1828.

ronet, doveva servire nelle intenzioni di quest'ultimo ad accelerare i tempi di apprendimento degli allievi e consentire di assimilare più a fondo l'insegnamento dei libri e dei corsi. Ma aveva anche come conseguenza, certo non secondaria, quella di cementare la coesione tra gli allievi dell'*école* e di sviluppare lo spirito di emulazione al loro interno.

Oltre ad attendere alla loro istruzione, gli allievi svolgevano all'interno dell'*école* una serie di lavori che garantivano loro delle remunerazioni in denaro, sia pure modeste. Essendosi esaurito col tempo il lavoro di disegno e riproduzione delle carte stradali delle generalità del regno (che aveva occupato gli allievi durante il primo decennio di vita della scuola), rimase loro affidata in sostanza la verifica dei preventivi e delle misurazioni inviati dagli ingegneri, assegnata agli allievi della prima classe, e la realizzazione di disegni concernenti i progetti di ponti o canali elaborati dagli stessi ingegneri e ispettori generali o richiesti dal controllore generale.

Gran parte del loro tempo gli allievi lo trascorrevano però sui cantieri dei lavori in provincia. Dalla primavera all'autunno inoltrato infatti, la maggior parte degli allievi delle prime due classi e una parte di quelli di terza, venivano inviati in missione sotto gli ordini degli ingegneri per istruirsi nella pratica (rilevamento cartografico, livellamento, esecuzione dei lavori, direzione della *corvée*). E di anno in anno si prestava la massima attenzione a che gli stessi allievi venissero inviati in luoghi diversi e preposti a lavori di differente genere. Dal 1749 inoltre, ogni estate, alcuni allievi erano occupati come «contrôleurs des entretiens des routes» della generalità di Parigi[44].

Una categoria particolare di allievi era inoltre costituita dai cosidetti «appointés». Scelti spesso tra i *gradués*, con preferenza accordata, a parità di merito, ai figli di ingegneri, di ispettori e *anciens* sotto-ingegneri, che avevano «plus besoin

[44] ENPC, ms 2630 (I), doc. n. 4: «Instruction donnée par M. le Contrôleur général, à chacun des Elèves par lui nommez pour être Contrôleurs des entretiens des routes de la generalité de Paris» 24 marzo 1749 (essa è riportata anche in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 273-274).

de secours» (come recitava l'art. 62 dell'istruzione del 1775), essi venivano distaccati dall'*école* per uno o più anni al fine di assistere nelle sue funzioni un ingegnere in provincia alle prese con lavori particolarmente impegnativi. Pagati generalmente sui fondi degli stessi lavori o talvolta su quelli della provincia o della città, essi avevano il diritto, al pari degli allievi *gradués*, di portare l'uniforme del corpo.

Come abbiamo già accennato anche i lavori condotti in provincia venivano adeguatamente ricompensati, sulla base delle prove fornite, con l'attribuzione di un punteggio (dopo il 1773). Sommando quest'ultimo agli altri già acquisiti, si otteneva pertanto la posizione dell'allievo nella graduatoria dell'*école*. Graduatoria che obbediva quindi a criteri esclusivamente di merito e non teneva in alcun conto l'età dell'allievo né la durata del suo periodo di permanenza all'*école*, come è dimostrato proprio dalla estrema variabilità dell'una e dell'altro. Interessante è a tale proposito una lettera, risalente ai primi anni di vita dell'istituzione scolastica, inviata a Perronet da Jean-Baptiste Thiery. In essa l'allievo si lamentava con il direttore di non aver ottenuto una posizione più elevata nella graduatoria dell'*école*, che a suo giudizio il «droit d'ancienneté», acquisito nel corso di tre anni di frequenza assidua e di applicazione negli studi, gli avrebbe dovuto garantire. Ed esprimeva il suo risentimento manifestando l'intenzione di abbandonare l'*école*, a causa delle sue difficoltà economiche e dell'età avanzata (27 anni), per destinarsi a qualche altra occupazione che gli consentisse «de commencer à gagner»[45].

L'ultima caratteristica dell'istituzione scolastica che va posta in rilievo concerne il terzo aspetto richiamato in apertura di questo paragrafo, vale a dire la disciplina e la «police» interna all'*école* e lo spirito di corpo esistente tra gli allievi. Questioni che presentano evidentemente una strettissima connessione.

[45] Proposito poi non realizzato, dato che l'anno successivo Thiery venne incaricato della conduzione di alcuni lavori in Franca-Contea (ENPC, ms 1911 -2-). Per la lettera di Thiery cfr. ENPC, ms 2866.

Le misure disciplinari adottate dalla direzione dell'*école* (un ispettore – dal 1776 al 1810, Lesage[46] – si occupava in particolare di controllare gli studi e l'assiduità della frequenza degli allievi) erano estremamente semplici. Esse non contemplavano ammonimenti, sospensioni o censure; l'unica misura ufficiale consisteva nell'espulsione. Come abbiamo già accennato quest'ultima era prevista dal regolamento del 1747 per ogni allievo che non fosse stato in grado per incapacità o dissolutezza, in capo a due anni, di accedere alla classe superiore. L'istruzione del 1775 parlava invece di espulsione qualora l'allievo non avesse compiuto, più genericamente, progressi considerevoli negli studi, avesse mancato di subordinazione nei confronti dei superiori e si fosse assentato immotivatamente per più di tre mesi di seguito. Tuttavia tali disposizioni non furono mai prese alla lettera e lo stesso provvedimento di espulsione venne raramente adottato dalla direzione dell'*école*. Perronet preferiva, in casi di particolare gravità, rivolgersi direttamente ai genitori dell'allievo (o a coloro che l'avevano raccomandato) mettendoli al corrente dei problemi e invitandoli a ritirarlo dalla scuola[47].

Ma la caratteristica peculiare della «police» interna all'*école* consisteva nel controllo della condotta e della moralità di

[46] Pierre-Charles Lesage (1740-1810) aveva iniziato la sua carriera come disegnatore del genio militare e successivamente aveva ricoperto lo stesso incarico nel «bureau des ponts et chaussées» di Bordeaux. Su raccomandazione dell'*ingénieur en chef* de Saint-André e presentazione dell'intendente Esmangart, entrò all'*école* il 12 novembre 1774 (ENPC, ms 1911-28-). Nominato sotto-ingegnere nel 1776, coadiuvò nel suo incarico di sotto-direttore Antoine de Chezy e fino al 1810 ricoprì la funzione di ispettore dell'*école* (titolo ufficialmente attribuitogli assieme alla promozione ad *ingénieur en chef* nel 1788), con il compito di seguire da vicino la formazione e gli studi degli allievi. Questi ultimi, nei confronti dei quali Lesage ebbe le più grandi attenzioni, lo amavano e lo rispettavano come un padre (nel 1808 fecero incidere il suo ritratto con una dedica a testimonianza della loro riconoscenza). Per ulteriori notizie biografiche, cfr. F.-P.-H. Tarbé de St. Hardouin, *Notices*, cit., pp. 52-53 e F. De Dartein, *Notice*, cit., pp. 62-63 (i quali si contraddicono però su più punti).

[47] Puntuali indicazioni in questo senso tra la corrispondenza di Perronet (ENPC, ms 2866).

ogni allievo esercitato collettivamente dagli stessi allievi. L'istruzione del 1775 si richiamava proprio a tale consuetudine e stabiliva che in caso di recidiva dell'allievo già ammonito, una delegazione composta dal primo allievo di ogni classe avvertisse il direttore o l'ispettore, il quale avrebbe provveduto ad indire un contraddittorio tra gli allievi ed il soggetto accusato. Sulla base dell'esito di questa sorta di processo, si sarebbe quindi decisa l'espulsione di quest'ultimo oppure, qualora le accuse si fossero rivelate infondate, il rinvio dei responsabili della «cabale».

Estremamente interessanti a tale proposito sono gli episodi che si verificarono nel corso del 1758[48], sui quali avremo modo di tornare per le considerazioni di carattere sociale che consentono di svolgere. Dapprima ventisei allievi firmarono una petizione indirizzata a Perronet (24 febbraio) nella quale, a nome di tutti gli allievi dell'*école*, si chiedeva l'allontanamento di due loro compagni (Louis Alexandre Ducaille e François Faure, che non compaiono più sull'«état» del secondo trimestre del 1758) considerati inadatti a «remplir par leurs talents les devoirs de leur état et de l'honorer par une éducation nécessaire à tous les membres d'un corps que l'attention de ses supérieurs fait prétendre à quelque distinction». Successivamente, a distanza di un mese, gli allievi chiesero l'espulsione di cinque di essi che si erano resi indegni «par la bassesse de leurs sentiments et de leur éducation» di appartenere ad un corpo «où la conduite de chaque membre influe sur la réputation des autres». Le accuse rivolte a questi allievi, che valsero loro l'espulsione, erano oltre alla bassa estrazione sociale (su cui come detto ci soffermeremo

[48] ENPC, ms 2866: «Pièces concernant la police intérieure de l'Ecole»; già nel 1751 gli allievi ottennero che un loro compagno, Marc Antoine de St. Maurice, fosse «banni de leur Bureau pour ses vices et défauts personnels». Il giovane venne quindi destinato da Trudaine a ricoprire, nonostante che il giudizio sulle sue capacità fosse lusinghiero («a l'Esprit vif et penetrant. Sçait assez bien les Elemens de Géometrie, la Trigonometrie et le Calcul numerique, entend les principales proprietés des Sections Coniques, étudie l'Algebre. Dessine assez bien la Carte»), l'incarico di semplice «Conducteur de Corvée» a Chalons (ENPC, ms 1911-3-, ultimo trimestre e 4, primo trimestre).

nell'ultima parte della ricerca) la mancanza assoluta di educazione e di buone maniere e la condotta disonorevole (in particolare due di essi erano accusati di aver frequentato compagnie disdicevoli alla reputazione del corpo, cocchieri e «gens de bas aloi»)[49].

Un vero e proprio processo venne intentato negli stessi giorni contro Guillaume de La Fargue, accusato, come si leggeva in un rapporto degli allievi, di aver tenuto discorsi sconvenienti sul conto delle donne, «soit en vous vantant de leurs faveurs, des que vous êtes trouvé une seule fois avec elles, soit en Les traitant avec une familiarité deplacée»[50]. A causa di tale disdicevole comportamento, de La Fargue era stato allontanato, in seguito alle lamentele della moglie, dalla casa di Cordier, l'«entrepreneur» presso il quale era incaricato di eseguire il controllo dei lavori che gli erano stati appaltati, ed invitato a non rimettervi più piede. Nonostante tale divieto però, il giovane credette di approfittare dell'assenza di Cordier per recarsi a far visita alla moglie di quest'ultimo. Sorpreso sulla soglia di casa dall'appaltatore, che aveva previsto tale mossa, e sfidato a duello, l'allievo, peggiorando ancor di più la propria situazione, si sottrasse alla sfida, nonostante fosse stato strattonato e offeso, disonorando in tal modo l'intera compagnia degli allievi[51].

[49] *Gli allievi accusati erano:* François Houssu, Pierre Savouré, Jean Baptiste Tugny, un certo Boulogne (che non compare però nei registri dell'*école*), e Léonard Le Grand. Nello stesso fascicolo si trova la lettera di un allievo, datata 18 marzo 1758, nella quale egli si discolpava energicamente dalle accuse mossegli, affermando di non frequentare «la canaille» e dichiarandosi vittima dell'odio di qualcuno che riusciva a guadagnarsi «le suffrage» del resto dei suoi compagni (ENPC, ms 2866).

[50] ENPC, ms 2866: «Mémoire contre M. de La Fargue», redatto dagli allievi. Questi esemplificavano, a tale proposito, le loro accuse, ricordando all'allievo accusato «qu'en parlant de Madame Chezi et de Madame Cordier, il vous est souvent echappé de dire La chezi et la cordier; façon de parler meprisante et qu'un honnête homme ne se permet pas».

[51] Questi ultimi portavano a sostegno delle loro accuse la testimonianza del domestico di Cordier, che aveva assistito all'alterco tra questi e de La Fargue, secondo cui egli stesso avrebbe preferito «de se battre jusqu'à la mort plustost que de se laisser traiter si indignement».

In questo caso gli allievi, riuniti «en corps», giunsero addirittura ad inviare una lettera anonima al padre dell'allievo accusato, informandolo della condotta disonorevole del figlio ed invitandolo perentoriamente a ritirarlo dall'*école* «dans trois semaines au plus tard». L'intera vicenda si chiuse con una sorta di processo pubblico nel corso del quale gli allievi lessero un'aspra requisitoria contro de La Fargue, che si chiudeva con tali parole: «Vôtre deshonneur est public et averé, d'ailleurs quelques faits passées sous nos yeux ont confirmé votre pusillanimité. Le corps ne peut en douter et l'honneur étant son premier mobile, il ne peut desormais vous regarder comme un de ses membres»[52].

Questi episodi chiariscono, meglio di qualsiasi altra fonte, il solido legame esistente tra gli allievi dell'*école*. Espellendo dalla propria compagnia coloro che ne erano ritenuti indegni, essi cementavano ancor di più la loro coesione. La «police» sulla loro condotta e moralità esercitata collettivamente dagli stessi allievi, facendo nel contempo di ognuno di essi un controllore e un controllato, portava di fatto ad una sorta di autodisciplinamento collettivo, che consentiva alla direzione dell'*école* di limitare il suo intervento disciplinare. Come emerge chiaramente dal secondo degli episodi descritti, tale legame era fondato essenzialmente sulla coscienza estremamente diffusa di essere già parte integrante di un corpo che basava su uno spiccato senso dell'onore, oltre che sulla preparazione professionale, il prestigio sociale e politico acquisito. Senso dell'onore e spirito di corpo che d'altronde gli ingegneri dei «ponts et chaussées» cominciavano ad acquisi-

[52] I documenti che illustrano questa vicenda sono i seguenti: lettera degli allievi a Perronet, 17 marzo 1758, in cui si chiede che il caso venga esaminato ufficialmente; lettera degli allievi al padre di de La Fargue, s.d.; lettera di Gendrier, l'ispettore generale presentatore dell'allievo, del 29 marzo 1758 a Perronet nella quale si chiede di verificare la fondatezza delle accuse mosse al suo protetto; «mémoire» degli allievi letto nel corso del contraddittorio pubblico con de La Fargue, 31 marzo 1758; lettera in risposta di Perronet a Gendrier, successiva a tale contraddittorio, nella quale si afferma che nonostante le accuse non siano state completamente provate, la permanenza dell'allievo all'*école* causerebbe solo problemi a lui e al resto degli allievi (de La Fargue non compare più nei registri dell'*école* dopo il primo trimestre del 1758) (ENPC, ms 2866).

re e a coltivare sin dal primo periodo di istruzione e di formazione all'*école* e che Perronet, il grande direttore per tutto il periodo dell'*ancien régime*, non si stancò mai di tener desto e di stimolare[53].

Tracciando delle sintetiche conclusioni sull'*ancienne* «école des ponts et chaussées», che negli anni che precedettero lo scoppio della rivoluzione aveva acquisito un prestigio veramente europeo, occorre anzitutto sottolineare lo scarso ricorso, d'altronde già evidenziato, a testi legislativi e regolamentari per disciplinarne l'organizzazione e il funzionamento. L'istruzione del 1747, atto di fondazione dell'*école*, stabilì infatti soltanto i capisaldi organizzativi della nuova istituzione scolastica, e quella successiva del 1775, per quanto prolissa e analitica, non fece che sancire, sia pure regolamentando ufficialmente con chiarezza e precisione tutti gli aspetti del funzionamento dell'*école*, un'organizzazione già di fatto esistente nelle sue linee di fondo[54]. L'affermazione e l'assestamento delle concrete modalità organizzative e di funzionamento della scuola avvenne in sostanza in modo empirico, ma senza mai perdere di vista però la coerenza complessiva del sistema di insegnamento e di formazione, come risposta ai problemi che l'esperienza concreta e lo sviluppo dell'amministrazione statale ponevano. Lo stesso sistema di valutazione per gradi o punti, una delle novità più

[53] Nella già citata lettera di Perronet a Gendrier, al termine del contraddittorio che aveva visto opposti la compagnia degli allievi e Guillaume de La Fargue, il direttore così si esprimeva sul procedimento di espulsione promosso dagli allievi: «Le zèle qui anime messieurs les élèves n'est au surplus que très-louable ... Il est à désirer que cet esprit se maintienne parmi eux; l'on sera sûr qu'il ne passera par la suite au grade de sous-ingénieur que des gens qui puissent faire honneur au corps des ponts et chaussées par leurs sentiments, moeurs et talents» (ENPC, ms 2866).

[54] Oltre a queste due istruzioni va segnalata quella del 20 aprile 1784, l'ultimo regolamento dell'*école* prima dei fermenti rivoluzionari, redatta da Chaumont de La Millière (da poco nominato «intendant des ponts et chaussées») con il concorso di Perronet e de Chezy, che tuttavia si limitava a confermare sostanzialmente le disposizioni già vigenti (Vignon, *Études*, cit., II, pp. 169-170).

importanti sancita ufficialmente dall'istruzione del 1775, era stato già introdotto, a riprova di quanto detto, a partire dal 1773.

Sin dai primi anni di vita dell'*école* si affermarono quelli che vanno considerati come i tratti peculiari di questa istituzione scolastica. Ed il merito va essenzialmente ascritto alla stretta collaborazione e alla perfetta identità di vedute e comunanza di intenti stabilitasi in questo primo periodo tra Daniel Trudaine, il grande artefice dell'assestamento dell'amministrazione dei «ponts et chaussées», e Jean-Rodolphe Perronet, direttore dell'*école* ininterrottamente dal 1747 al 1794[55]. In un elogio di quest'ultimo, letto all'Institut nel 1829, de Prony (il direttore che sostanzialmente guidò la trasformazione dell'*école* in scuola d'applicazione successiva all'«École polytechnique») attribuiva proprio all'intesa tra i due l'efficace sistema di formazione messo in atto e gli «effets moraux» che esso produceva («conformité de sentiments et d'habitudes», «liens d'affection mutuelle» tra gli allievi destinati alla medesima carriera, «émulation qui a son principe dans l'estime qu'on porte à ceux qui on veut égaler ou surpasser»)[56].

[55] Dal 1782 gli fu aggiunto «tant comme directeur de l'École des ponts et chaussées et du Dépôt des plans, que comme inspecteur de tous les grands ouvrages des ponts et chaussées», Antoine de Chezy (*arrêt* del 25 settembre), già suo validissimo collaboratore nella costruzione dei ponti di Triport sulla Marne e di Neuilly e nella preparazione del progetto del canale dell'Yvette. Allievo dell'*école* dal 1749 al 1751, nominato sotto-ingegnere a Châlons, venne richiamato nel 1771 a Parigi da Perronet che gli affidò l'incarico di ispettore generale del «pavé» della capitale. Chezy (1718-1798), la cui modestia è rimasta proverbiale, si occupò prevalentemente dell'istruzione e dell'organizzazione interna dell'*école*, di cui fu anche direttore dopo l'improvvisa scomparsa di Lamblardie nel 1797, anche se per meno di un anno (morì infatti il 5 ottobre 1798). Altre notizie biografiche in F.-P.-H. Tarbé de St.-Hardouin, *Notices*, cit., pp. 40-42 e A. Brunot - R. Coquand, *Le corps*, cit., pp. 30-31 (De Dartein, nel citato articolo sulla scuola, attribuisce la nomina a direttore aggiunto al 1784, così come si ricava d'altronde dal «Fichier Richard» conservato all'ENPC, ed afferma che sin dal 1767 Chezy ricoprì la carica di sotto-direttore).

[56] G. Riche de Prony, *Notice historique*, cit., p. 10.

All'originale fusione tra caratteristiche risalenti alla tradizione corporativa ed elementi di innovazione vanno ricondotti i tratti peculiari dell'organizzazione dell'*école* e dell'insegnamento che vi si impartiva. Alla prima tradizione appartengono l'assenza di un vero concorso formale d'entrata (che garantiva con relativa facilità l'ingresso all'*école*, almeno nel primo periodo, o per lo meno l'orientamento verso questa istituzione scolastica – regime che De Dartein ha efficacemente definito con l'espressione «porte ouverte» –), l'obbligo della presentazione-raccomandazione da parte di un personaggio influente (che rimaneva durante tutto il corso di studi dell'allievo un punto di riferimento costante per il direttore dell'*école*), l'affidamento degli incarichi di insegnamento non a professori specializzati bensì agli stessi allievi, ed infine il carattere eminentemente pratico della formazione impartita.

Gli elementi di innovazione consistono invece essenzialmente nella modalità di ripartizione degli allievi nelle classi, che obbediva quasi esclusivamente, come abbiamo visto, a criteri 'meritocratici', e nel regime dei concorsi interni, che sottoponeva l'allievo ingegnere ad una serie continua di prove e ad una sorta di valutazione permanente.

Una riflessione più articolata merita il metodo di insegnamento praticato all'*école*, di tipo «mutuel», affidato cioè agli stessi allievi, o per meglio dire ai più preparati di essi, che svolgevano la funzione di ripetitori per i loro compagni di studio. La quasi totale assenza di corsi «magistrali» è stata interpretata, infatti, come un elemento di arretratezza del sistema formativo dell'«école des ponts et chaussées», soprattutto se rapportata alla contemporanea istituzione, presso istituti di insegnamento coevi, come l'«école des arts» di Blondel o l'«école du genie» di Mézières (per restare nel campo di professioni similari), di corsi tenuti *ex cathedra* da affermati professori.

A nostro avviso però, per quanto non si possa contestare la superiorità, da un punto di vista strettamente scientifico, dell'insegnamento impartito a Mézières, più che il criterio

della «modernità»[57], misurata sulla base di parametri tipici dello sviluppo successivo dell'istruzione scolastica, è quello dell'efficacia e della relazione allo scopo che bisogna tener presente per valutare l'insegnamento fornito dall'«école des ponts et chaussées». In tal senso, anche il metodo «mutuel», che non va giudicato isolatamente, separato dalla complessiva organizzazione dell'*école*, appare come uno dei mezzi più efficaci escogitati e resi operativi per raggiungere lo scopo iniziale che aveva portato alla fondazione dell'*école*, la formazione cioè di un corpo professionale tecnicamente preparato e omogeneamente istruito al servizio dell'amministrazione statale.

La caratteristica peculiare di tale istituzione scolastica consiste proprio nella coesistenza operativa di questi elementi e criteri eterogenei di funzionamento, vale a dire nella capacità di mettere in pratica, attraverso un loro dosaggio empirico ma consapevole e coerente, una modalità di formazione professionale estremamente efficace e orientata allo scopo. Nel contesto dei rapporti tra potere politico e formazione tecnico-scientifica, così come si sono venuti intrecciando nel corso del XVIII secolo, l'«école des ponts et chaussées» rappresenta l'esempio più significativo, accanto alla scuola del genio militare di Mézières[58], di intervento diretto dello Stato nel campo dell'istruzione superiore. Legata al proces-

[57] Cfr., per le richiamate considerazioni, A. Picon, *Architectes et ingénieurs*, cit., a giudizio del quale «l'École des Arts est plus "moderne" que celle de Perronet, avec ses professeurs régulièrement appointés», e quella del genio militare di Mézières è in assoluto «la plus "moderne" du XVIII siècle» (p. 117).

[58] La fondazione della scuola del genio militare negli stessi anni dell'istituzione dell'«école des ponts et chaussées» è certamente indicativa del nuovo modo di affrontare i problemi connessi alla formazione teorica e pratica degli ingegneri. E non è escluso che la decisione di Trudaine abbia in qualche modo influito sull'iniziativa del conte d'Argenson, ministro della guerra, che portò alla creazione nel 1748, ad opera di Nicolas-François-Antoine de Chastillon, dell'«école du génie» di Mézières (da notare che in questi stessi anni Noël de Régemorte, l'ingegnere che abbiamo già visto incaricato delle «turcies et levées» della Loira e successivamente dei «ponts et chaussées» d'Alsazia, ricopriva la carica di

so di razionalizzazione amministrativa dell'apparato statale e finalizzata alla formazione del personale tecnico incaricato del servizio centrale dei «ponts et chaussées», ad essa va attribuito il merito maggiore dei grandi risultati ottenuti in questo settore amministrativo e quello di aver contribuito alla supremazia scientifica della Francia in Europa tra XVIII e XIX secolo[59].

Tale supremazia, che si realizzò nel campo delle scienze e delle istituzioni scientifiche di trasmissione del sapere, non è imputabile solo alle particolari soluzioni organizzative escogitate o alla superiorità di alcune generazioni di scienziati, ma va ascritta, più propriamente, a quel peculiare modello di relazioni tra scienza e potere che, pur non essendo esclusivo della Francia, né tantomeno di quest'epoca, in nessun altro caso, come ha mostrato Ch. Gillispie, si manifestò in modo «altrettanto compiuto» come nella Francia della seconda metà del XVIII secolo e dei primi decenni del XIX[60]. Sulla base di tale modello, che già Colbert, come abbiamo indicato, aveva energicamente sostenuto, lo Stato si faceva promotore e sostenitore dello sviluppo delle scienze, creando istituzioni e finanziando attività di ricerca, ma in cambio chiedeva agli scienziati e ai tecnici, che in tal modo

«premier commis» proprio al ministero della guerra). Cfr. A. Blanchard, *Les ingénieurs*, cit., pp. 188 ss.; R. Taton, *L'École royale du génie de Mézières*, in R. Taton (ed), *Enseignement*, cit., pp. 559-615; Dorbeau (général), *L'École de Mézières*, in «Revue du génie militaire» LXXVI, 1937, pp. 311-346 e 443-469.

[59] Cfr. J. Ben-David, *The Scientist's Role in Society. A Comparative Study*, Englewood Cliffs 1971 (tr. it. *Scienza e Società. Uno studio comparato del ruolo sociale dello scienziato*, Bologna 1975); sugli sviluppi dell'istruzione tecnica in Francia si veda di F.B. Artz, *Les débuts de l'éducation technique en France (1500-1700)*, in «Revue d'histoire moderne» XII, 1937, pp. 469-519 e *L'éducation technique en France au XVIII siècle (1700-1789)*, «ibidem» XIII, 1938, pp. 361-407; interessanti osservazioni anche in P. Chaunu, *La civilisation*, cit., pp. 235 ss. (convinto che la scienza sia debitrice alla tecnica più di quanto quest'ultima lo sia nei confronti della prima).

[60] Cfr. Ch. Gillispie, *Science and Polity in France at the End of the Old Regime*, Princeton 1980 (tr. it. *Scienza e potere in Francia alla fine dell'Ancien Régime*, Bologna 1983).

si vedevano riconosciuto, oltre ai mezzi per far progredire la scienza, un innegabile prestigio sociale e politico, strumenti efficaci (armi, informazioni, tecniche di produzione, materiali, vie e mezzi di comunicazione) per accrescere il suo potere ed il benessere dei suoi sudditi.

In questo contesto, la cui dinamica appare governata da un criterio eminentemente pratico e applicativo, l'ingegneria non fu certo il solo settore in cui l'intervento statale si manifestò in modo decisivo. Come dimenticare il sostegno fornito dalla monarchia all'Académie des Sciences e al Collège de France, il rilancio dell'attività dell'Observatoire, la riorganizzazione del Jardin des Plantes, l'impulso dato alla ricerca e alla sperimentazione in campo agricolo, la creazione delle scuole di veterinaria di Lione (1762) e di Alfort (1766), l'incoraggiamento della ricerca scientifica e tecnologica applicata allo sviluppo industriale[61]. Tuttavia, il settore dell'ingegneria, nelle sue varie branche applicative settecentesche («civile», militare, navale e mineraria[62]), e quello dei «ponts et chaussées» in particolare, fa emergere in tutta la loro

[61] Per un inquadramento generale dei rapporti tra scienza e potere e dell'intervento statale nel campo dell'istruzione superiore scientifica e tecnica, è d'obbligo il rimando a Ch. Gillispie, *Scienza e potere*, cit. e a R. Taton (ed), *Enseignement*, cit. Era così diffusa la fiducia nelle istituzioni di insegnamento e di formazione scientifica, di cui è possibile notare una grande proliferazione nei decenni centrali del secolo, che nel progetto di editto del 15 giugno 1775, con cui si riprendeva la legge del 1763 per la realizzazione del catasto generale del regno, Turgot prevedeva l'istituzione a Parigi di una «école gratuite de gèometrie ... pour former des arpenteurs» e attribuiva proprio alla mancanza di personale tecnico qualificato il fallimento dell'operazione (cit. da A. Alimento, *Riforme fiscali*, cit., p. 296).

[62] Nel settore dell'ingegneria mineraria venne creata la terza grande istituzione scolastica del XVIII secolo, l'«école des mines». Fu senza dubbio la notizia della fondazione nel 1765 della Bergakademie di Friburgo a far balenare a Bertin, dal cui dipartimento dipendevano oltre all'agricoltura anche le miniere (per il periodo dal 1763 al 1780, mentre in precedenza e successivamente queste ultime furono di competenza del «Conseil royal des finances» e quindi del controllore generale – M. Antoine, *Le Conseil du Roi*, cit., pp. 481-82 –), l'idea di creare un centro per la formazione degli ingegneri minerari, alla quale si provvedeva precedentemente inviando alcuni allievi all'«école des ponts et chaussées». Tuttavia, a causa delle esitazioni di Bertin in merito alla soluzione da

chiarezza le complessive implicazioni dell'intervento statale. Intervento che, in quest'ultimo caso, si venne esercitando sui tre versanti dell'amministrazione, della formazione tecnico-scientifica e, attraverso la creazione di una efficiente rete di vie di comunicazione, della strategia territoriale.

I princìpi organizzativi dell'«école des ponts et chaussées» rimasero sostanzialmente in vigore fino alla definitiva trasformazione della sua struttura e delle sue stesse finalità, al tempo della Convenzione. La legge approvata dall'Assemblea nazionale il 19 gennaio 1791[63], infatti, finì col mantenere, anzitutto, un'unica «école gratuite et nationale» per la formazione degli ingegneri dei «ponts et chaussées». A dire il vero, nel corso della discussione che condusse all'approvazione della legge, numerose proteste si levarono non solo contro l'amministrazione e il corpo professionale, ma anche contro l'istituzione scolastica. Per molti deputati, più inclini ad opzioni decentralizzatrici, l'idea stessa di un'unica scuola di formazione andava abbandonata. De Toulongeon, deputato della nobiltà proveniente dalla Franca Contea, contestava persino la necessità di una scuola ed il cavaliere d'Auberge-on de Murinais, anch'egli rappresentante della nobiltà, mentre riconosceva l'importanza di mantenere in vita una istituzione scolastica, proponeva di smembrarla in due istituti, con sede alle due estremità del regno, Amiens e Toulouse, dove ogni dipartimento avrebbe inviato ad istruirsi due allievi[64]. Un

adottare e dello scetticismo di Antoine Grimoald Monnet, ispettore generale delle miniere dal 1776, solo nel 1783 si giunse alla istituzione dell'«école des mines» (*arrêt* del 19 marzo, in Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XXVII, pp. 260-62). Cfr. più estesamente A. Birembaut, *L'enseignement de la minéralogie et des techniques minières*, in R. Taton (ed), *Enseignement*, cit., pp. 365-418; Ch. Gillispie, *Scienza e potere*, cit., pp. 599-608.

[63] Cfr. Poterlet jeune, *Lois, instructions, réglemens et circulaires qui concernent spécialement le service des Ponts et Chaussées, de la Navigation intérieure, des Bacs, Usines, Ports de Commerce, etc., depuis 1789 jusqu'à 1806*, Paris 1820, pp. 13-18. Il testo della legge è riportato parzialmente anche in A. Brunot - R. Coquand, *Le corps*, cit., pp. 660-662.

[64] Cfr. M.J. Mavidal - M.E. Laurent (edd), *Archives parlementaires de 1787 à 1860. Recueil complet des débats législatifs et politiques des Chambres françaises*, s. I, Paris 1879-1913, XVI, p. 112 (seduta del 5 giugno 1790).

deputato del terzo stato giunse addirittura a chiedere lo smembramento della scuola in più centri di formazione dipartimentali, proponendo la creazione di «neuf ou dix écoles des ponts et chaussées», in modo che i direttorii dei dipartimenti potessero controllare da vicino la formazione degli allievi e nominare i migliori ai posti di ingegnere[65].

Oltre a confermare il monopolio parigino sull'istruzione dei giovani che si indirizzavano alla carriera nei «ponts et chaussées», la nuova legge mantenne in vigore sia il metodo di insegnamento «mutuel» che l'organizzazione interna per classi. E inoltre, l'unica grossa novità introdotta, vale a dire il concorso per l'ammissione decentrato a livello dipartimentale (gli allievi sarebbero stati esaminati da una commissione composta dall'ingegnere e da due commissari membri del direttorio del dipartimento), non venne successivamente disciplinata, come previsto, da un nuovo regolamento.

Sicché, rimanendo bloccata questa procedura, la successiva legge dell'1 luglio 1792[66] decise che non avrebbe avuto luogo alcun concorso di entrata e che l'ammissione degli allievi già presenti all'*école* centrale parigina e di coloro che avevano frequentato le due scuole provinciali di Bretagna e Linguadoca[67], sarebbe stata automatica, dietro presentazione di un

[65] *Ibidem*, XXI, p. 744. Così argomentava Pierre François Aubry Dubochet, il deputato in questione, nella seduta del 31 dicembre 1790: «Plusieurs écoles sont nécessaires, afin que chaque élève puisse faire preuve de son talent dans son pays, afin qu'il s'instruise des connaissances locales et particulières au besoin de son département. Si les directoires n'ont pas les élèves sous leurs yeux, comment pourront-ils choisir leurs ingénieurs?». Quanta distanza tra le modalità formative in vigore all'*ancienne* «école», che prevedevano dopo un periodo di preparazione comune, continui spostamenti degli allievi-ingegneri nelle varie province del regno e che comunque non potevano prescindere da una forte centralizzazione del sistema di formazione, e la richiesta qui avanzata di una formazione esclusivamente racchiusa in un ambito provinciale!

[66] Poterlet jeune, *Lois*, cit., pp. 48-52.

[67] La scuola di Bretagna coincideva in realtà con l'ufficio dell'«ingénieur en chef» della provincia, Frignet. Era stato quest'ultimo, infatti, allievo dell'*école* parigina e membro del corpo centrale dei «ponts et chaus-

certificato comprovante l'assiduità della loro frequenza prima della legge del 1791[68]. L'esito dei propositi decentralizzatori fu pertanto, in questo caso, quello di una più spinta centralizzazione, cui contribuì certamente il nuovo assetto politico-amministrativo creato con la dipartimentalizzazione dell'intero territorio nazionale e la conseguente abolizione dei *pays d'états*[69].

Il periodo rivoluzionario con le sue vicende portò naturalmente alla disorganizzazione dell'*école*: gli effettivi degli allievi si ridussero drasticamente per le requisizioni militari, i corsi vennero spesso sospesi, l'ottenimento dei certificati di

sées», ad istituire nel 1770 a Rennes, a sue spese, una scuola di formazione e perfezionamento per gli ingegneri della provincia, nella quale egli svolgeva le funzioni di direttore e di professore (J. Letaconnoux, *La construction des grands chemins et le personnel des ponts et chaussées de Bretagne au XVIII siècle*, in «Annales de Bretagne» XLVIII, 1941, pp. 63-113). In Linguadoca invece funzionavano due *écoles* istituite solo nel 1787 dagli stati della provincia, annesse all'Accademia di pittura, scultura e architettura di Tolosa e alla Società di belle arti di Montpellier (J. Petot, *Histoire*, cit., p. 309). In entrambi i casi il funzionamento di tali istituzioni scolastiche era irregolare e la formazione dispensata molto incompleta. Per un inquadramento di queste piccole istituzioni scolastiche nel contesto dell'amministrazione dei «ponts et chaussées» di Bretagna e Linguadoca, *pays d'états* che detenevano ampie competenze nel settore, si rimanda al successivo cap. IV.2. Brevi e imprecise notizie su queste scuole anche in F.-P.-H. Tarbé de St.-Hardouin, *Les Ingénieurs des Pays d'États au XVIII siècle*, in «Annales des Ponts et Chaussées», 1885, pp. 1203-1209.

[68] Sugli allievi delle scuole di Bretagna (cinque) e Linguadoca (nove) ammessi all'«école des ponts et chaussées» di Parigi nel terzo trimestre del 1792, cfr. ENPC, ms 1911(45).

[69] Che la creazione dei dipartimenti nel 1790 andasse nella direzione, attraverso una più omogenea divisione dell'intero territorio nazionale, di una nuova e più spinta centralizzazione politico-amministrativa, piuttosto che dar corpo a propositi decentralistici, è provato anche dal sistema rigidamente geometrico utilizzato per la definizione geografica delle nuove entità amministrative. Sul tema cfr. il recente lavoro di M.V. Ozouf-Marignier, *La formation des départements. La représentation du territoire français à la fin du 18 siècle*, Paris 1989, che aveva già ricostruito il dibattito sulla formazione dei dipartimenti in *De l'universalisme constituant aux intérêts locaux: le débat sur la formation des départements en France, 1789-1790*, in «Annales E.S.C.» XLI, 1986, pp. 1193-1213.

civismo comportò più d'un problema per gli allievi[70]. Tuttavia fu durante questo periodo che si completò la trasformazione dell'*ancienne* «école». Da scuola deputata alla formazione completa degli ingegneri dei «ponts et chaussées» essa divenne, dopo la creazione dell'«école centrale des travaux publics»[71], nella quale ebbe un ruolo decisivo proprio il direttore dell'«école des ponts et chaussées», Jacques-Elie Lamblardie[72], una «école d'application» incaricata di impartire un insegnamento specializzato ad allievi che avevano già ricevuto un'ottima preparazione scientifica di base frequentando i corsi della nuova istituzione scolastica, la futura

[70] Sulla situazione della scuola durante la rivoluzione si vedano le interessanti informazioni fornite dal già citato manoscritto di Lesage, «Mémoire sur l'Établissement...» (ENPC, ms 2629 bis) e ENPC, ms 2867: «Observations présentés au Ministre de l'Intérieur relativement à l'état actuel de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées», 20 pluvioso anno II (nella stessa busta sono conservati numerosi e interessanti documenti sul periodo rivoluzionario). Per un inquadramento delle vicende dell'*école* nel periodo rivoluzionario, che non rientrano nel piano del presente lavoro e che, al pari di quelle dell'amministrazione e del corpo professionale degli ingegneri, andrebbero ristudiate e approfondite, rimandiamo a J. Petot, *Histoire*, cit., pp. 337 ss. e a F. De Dartein, *Notice*, cit., pp. 76 ss.

[71] Quest'ultima avrebbe dovuto, nelle intenzioni di molti degli scienziati che parteciparono alla sua fondazione (7 vendemmiaio anno III), tra i quali Lamblardie, sostituirsi alle *écoles* già esistenti per assicurare la completa formazione degli ingegneri, sia civili che militari. La sua prima denominazione fu effimera ma, al contrario dell'«école normale» dell'anno III, fallita nel suo proposito di istruire i futuri insegnanti della nazione, l'istituzione non fu affatto transitoria. Meno di un anno dopo la sua creazione infatti mutò nome per divenire la più famosa delle *grandes écoles* francesi, vale a dire l'«école polytechnique» (13 fruttidoro anno III). Sulla fondazione dell'«école centrale des travaux publics», cfr. G. Pouchet, *Les sciences pendant la Terreur*, Paris 1896; J. Fayet, *La révolution française et la science 1789-1795*, Paris 1960, in particolare pp. 258 ss.; e, con riferimento ai «corsi rivoluzionari» dell'anno III, tema che era rimasto inesplorato nonostante le innumerevoli pubblicazioni sull'«école polytechnique» e sui suoi inizi, il recente importante lavoro di J. Langins, *La République avait besoin de savants*, Luçon 1987.

[72] Lamblardie (1747-1797), che aveva sostituito dopo la sua scomparsa Perronet nella direzione dell'«école des ponts et chaussées», fu anche il primo direttore dell'«école centrale des travaux publics», incarico che abbandonò dopo un anno, nel settembre 1795, per tornare ad esercitare quello di direttore dell'«école des ponts et chaussées».

«école polytechnique», che doveva garantire la formazione comune e preliminare di tutti gli ingegneri statali[73].

Con tale trasformazione scomparvero i caratteri originali e distintivi della vecchia istituzione scolastica: l'ammissione degli allievi fu subordinata al compimento degli studi preparatori all'«école polytechnique», venne abolito l'insegnamento «mutuel», e si modificò, sia pure gradualmente, il sistema di *classement* interno all'*école*, non più operato sull'insieme degli allievi bensì per classi; ma lo spirito dell'*ancienne* «école des ponts et chaussées», caratterizzato da una rigorosa disciplina, da un forte attaccamento al servizio statale, da precise regole di selezione di tipo meritocratico, continuò a regnare, anche dopo questa svolta, nell'istituzione scolastica e anzi si rafforzò ulteriormente soprattutto sotto il regime napoleonico.

2. *Il corpo degli «ingénieurs des ponts et chaussées»*

La carenza più vistosa dell'amministrazione dei «ponts et chaussées», all'epoca della nomina di Trudaine, oltre alla scarsa e diseguale preparazione del personale tecnico, cui si pose, come abbiamo visto, un efficace rimedio con la creazione dell'*école*, era rappresentata dall'assenza di una stabile e stretta collaborazione, istituzionalmente configurata, tra l'intendente delle finanze incaricato del «détail» ed i membri più autorevoli del corpo. Cosciente dell'importanza di tale collaborazione, resa ancor più necessaria dal forte impulso impresso ai lavori pubblici, Trudaine prese l'abitudi-

[73] Più in generale sull'opera svolta dalla Convenzione nel campo dell'organizzazione dell'attività scientifica e delle istituzioni scolastiche e sui rapporti tra scienziati e potere, si veda il recente impegnativo studio di N. et J. Dhombres, *Naissance d'un nouveau pouvoir: sciences et savants en France 1793-1824*, Paris 1989. Sull'«école polytechnique» la bibliografia è sterminata; per un inquadramento della storiografia su questa importante istituzione scolastica e scientifica, rimandiamo al bel saggio, premesso alla recente ristampa della classica opera di A. Fourcy, *Histoire de l'École Polytechnique* (1828), Paris 1987, di J. Dhombres, *L'École polytechnique et ses historiens*, pp. 7-69.

ne di convocare periodicamente una riunione allo scopo di affrontare collegialmente i principali problemi, soprattutto relativi alle questioni tecniche, del servizio.

A tali riunioni, che ebbero almeno dal 1747 una cadenza settimanale, partecipavano oltre agli ispettori generali, il primo ingegnere del corpo[74], il direttore dell'*école* Perronet, gli «ingénieurs en chef» presenti nella capitale, l'ingegnere responsabile delle «turcies et levées» della Loira, l'ispettore del «pavé» di Parigi Guillaume Bayeux, i tesorieri di Francia commissari dei «ponts et chaussées» nella generalità di Parigi, e uno o due membri dell'Accademia delle scienze. In alcuni casi, allorché venivano prese in esame questioni che li riguardavano, potevano inoltre assistere a tali riunioni anche alcuni sotto-ingegneri e persino degli allievi. L'assemblea risultava quindi composta da un numero variabile di persone, oscillante di volta in volta tra un minimo di 8-10 ed un massimo di 14 o 16.

Sin dalla sua nomina alla direzione del «bureau des dessinateurs», Perronet partecipò alle riunioni di tale assemblea (come venne denominata ufficialmente) e vi tenne regolarmente un verbale-resoconto ufficioso delle discussioni[75]. Il primo di questi verbali è datato 14 maggio 1747, data cui si

[74] A quest'epoca la carica era ricoperta da Germain Boffrand (che aveva sostituito il grande architetto Jacques Gabriel morto nel 1742), al quale erano attribuite anche le funzioni in precedenza svolte dall'ispettore generale, grado soppresso, dopo la scomparsa di Lahite, con *arrêt* dell'8 gennaio 1743 (ANP, F[14] 9789). In seguito a tale soppressione, il numero degli ispettori, che presero il titolo di «ispettori generali», fu portato da tre a quattro (il quarto fu Mathieu Bayeux, il maggiore dei tre fratelli Bayeux, già ingegnere nella generalità di Tours). Per i documenti relativi, cfr. Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 140-142.

[75] All'ENPC sono conservati due volumi manoscritti contenenti i medesimi resoconti di Perronet sulle discussioni svoltesi all'assemblea a partire dal 1747: ms 233 «Précis des assemblées des ponts et chaussées tenues chez m. Trudaine pour l'examen des differents projets» e ms. 266 «Journal des séances de l'assemblée des ponts et chaussées de 1748 [sic] à 1773». Contrariamente a quanto si afferma nel catalogo a stampa dei manoscritti dell'*école*, nei due volumi sono riportate esattamente le stesse notizie, vale a dire il resoconto delle sedute dell'assemblea a partire dalla domenica del 14 maggio 1747. Una lacuna esiste tuttavia per il periodo che va

fa generalmente risalire anche la fondazione, nonché la prima seduta dell'assemblea. Ma molto probabilmente la prassi di convocare tali riunioni, ristrette magari inizialmente ai soli ispettori generali e agli ingegneri presenti a Parigi, si era già affermata in precedenza.

H. Cheguillaume, nel citato lavoro sulla carriera provinciale di Perronet, riporta a tale proposito un interessante documento proveniente dagli archivi dipartimentali dell'Orne. In esso, datato 5 maggio 1746, l'«ingénieur en chef» di Alençon, vale a dire lo stesso Perronet, affermava che i dettagli e le stime dei lavori da effettuare nella generalità per l'anno 1746 erano stati «examinés à l'Assemblée des ponts et chaussées» e rispediti con le osservazioni di Trudaine ed il rapporto del primo ingegnere Boffrand il 15 aprile precedente[76]. Evidentemente, almeno a tale data, l'assemblea era già operante.

Le competenze dell'«assemblée des ponts et chaussées», che si teneva regolarmente tutte le domeniche presso Trudaine (tranne che nel periodo estivo, in cui egli si ritirava nella sua terra di Montigny), non esplicitamente codificate, erano estremamente vaste. Vi si esaminavano i progetti inviati dagli ingegneri e che Trudaine aveva già provveduto a sottomettere all'attenzione dell'ispettore generale competente il quale vi svolgeva una relazione; si discutevano i progetti dei ponti e delle altre grandi opere pubbliche presentati dagli stessi ispettori generali ed i «mémoires» trasmessi da questi ultimi e dagli ingegneri su eventuali nuove soluzioni tecni-

dalla seduta del 3 giugno 1764 a quella dell'8 dicembre 1772 (trasmesso da P.-Ch. Lesage a J.-E. Lamblardie, il manoscritto contenente i resoconti relativi a tali sedute non fu trovato tra le carte di quest'ultimo, alla sua morte). Dal 1773 Trudaine de Montigny, successo al padre nella direzione del servizio, fece tenere da Cadet de Chambine, «premier commis» dell'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées», un verbale ufficiale delle sedute dell'assemblea (ANP, F^{14*} 10906^2-10906^3: «Délibérations des Assemblées des Ponts et Chaussées»).

[76] H. Cheguillaume, *Les fonctionnaires*, cit., pp. 33-35, il quale però attribuisce, a nostro avviso infondatamente, la convocazione di tali riunioni all'iniziativa del primo ingegnere, Boffrand, presso la cui abitazione si sarebbero inizialmente tenute.

che sperimentate nella costruzione delle strade e dei ponti; si valutavano i risultati ottenuti dagli ingegneri in provincia ed i problemi connessi all'esecuzione dei lavori; a volte si esprimevano pareri su importanti misure amministrative; ed infine si giudicavano, come abbiamo già visto, i concorsi degli allievi dell'*école.*

In sostanza l'assemblea affrontava tutte le questioni tecniche concernenti il servizio ed interveniva su ognuna di esse con la formulazione di pareri, osservazioni e istruzioni solo formalmente non vincolanti. Per quanto infatti, già nel corso della prima seduta (di cui Perronet fornisce il resoconto) Trudaine si affrettasse a dichiarare che tali osservazioni non andavano considerate da parte degli ingegneri come «decisions», bensì alla stregua di «instructions qui devoient tendre à les instruire et à se rectifier eux-mêmes pour le bien du service»[77], esse avevano in realtà il valore di veri e propri ordini. Di fronte alla rettifica di un tracciato stradale o alla modifica di un progetto, ad esempio, adottate dall'assemblea e approvate dall'intendente delle finanze, all'ingegnere in provincia non rimaneva che obbedire ed eseguire i lavori sulla base delle nuove direttive. Provenendo dall'*élite* stessa del corpo, queste ultime, nell'adozione delle quali influivano maggiormente i pareri espressi dai membri più anziani e autorevoli[78], avevano indubbiamente un gran peso.

L'istituzione di questo organismo consultivo, animato da una forte collegialità (tipica d'altronde del controllo generale delle finanze), garantì quindi uno stabile collegamento tra l'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées»[79] ed il corpo professionale degli ingegneri ed agì potentemente nella

[77] ENPC, ms 266, p. 2.

[78] Secondo Chaumont de La Millière «les voix s'y pèsent plutôt qu'elles ne s'y comptent, et c'est d'après les avis les plus éclairés que se prennent les résultats» (*Mémoire sur le département des ponts et chaussées*, Paris 1790, p. 83).

[79] L'intendente delle finanze incaricato del dipartimento dei «ponts et chaussées» era assistito da un «bureau» affidato alla direzione di un «premier commis». Dal 1727 al 1743, data in cui venne pensionato, tale

direzione di una effettiva centralizzazione tecnica del servizio. Ma contribuì anche al miglioramento delle tecniche di costruzione, favorendo la circolazione delle soluzioni più efficaci, e all'unificazione dei metodi di lavoro; oltre a sviluppare naturalmente lo spirito di corpo regnante tra gli ingegneri.

Valutando l'azione amministrativa di Daniel Trudaine, i cui risultati più vistosi e duraturi si erano registrati con l'istituzione appunto della sopra citata assemblea e con la creazione dell'*école*, l'ispettore generale François-Laurent Lamandé traeva la conclusione che proprio a partire da quest'epoca «la réputation du corps s'augmenta sensiblement et les Ingénieurs des ponts et chaussées furent considerés comme devoient l'être des hommes instruits, occupés du bien public»[80]. Ma tali innovazioni, e la creazione della scuola in primo luogo, oltre all'indubbio accrescimento della reputa-

incarico fu ricoperto dal tesoriere di Francia Demotes de Montgaillard. I fondi per il funzionamento di tale ufficio, decurtati sensibilmente, furono inseriti (*arrêt* del 7 gennaio 1744, con il quale si equiparava tale ufficio agli altri degli intendenti delle finanze) negli «états des ponts et chaussées» sotto il nome di Trudaine, al quale spettava la nomina di tali impiegati (che alloggiavano addirittura nel suo *hôtel*). Solo successivamente i fondi, che intanto erano aumentati con l'allargamento delle attribuzioni dei «ponts et chaussées», vennero compresi tra gli stanziamenti destinati «pour les appointements des sous-ingénieurs, élèves et autres employés» (*arrêt* 15 dicembre 1774) ed i *commis* dell'ufficio tornarono ad essere considerati come agenti statali (e non impiegati personali dell'intendente delle finanze). Questi ultimi svolsero un'importante funzione di stabilità amministrativa; dal 1743 all'anno VIII solo due di essi si alternarono alla direzione del *bureau*: de La Roche fino al 1768 e Cadet de Chambine da questa data fino al 1792, il quale, reintegrato nell'anno IV, fu sostituito nelle sue funzioni dal figlio (*Un ingénieur*, cit., p. 431). Cfr. Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 144-145, 192, 224. Per un inquadramento del ruolo svolto da questi *commis*, determinante per la continuità delle procedure amministrative dall'*ancien régime* alla rivoluzione, si vedano le osservazioni di J. Meyer, *Continuité et discontinuité*, cit.

[80] ANP, F^{14} 11062: Lamandé, «Observations relatives aux fonctions des ingénieurs des Ponts et chaussèes», Rouen 31 marzo 1785 (la data si riferisce al ricevimento del *mémoire* da parte di Perronet); su di esso si vedano anche le osservazioni di quest'ultimo: «Examen fait par le S. Perronet du Memoire de M. Lamandé...», 16 aprile 1785 (ENPC, ms 2636).

zione e del prestigio di questi agenti statali, ebbero tra i molteplici effetti anche quello di accelerare la riorganizzazione del corpo professionale, resa oltremodo necessaria dallo sviluppo di tale servizio amministrativo. Tranne l'inevitabile aumento di personale, soprattutto subalterno, e la già ricordata soppressione della carica di ispettore generale, le cui funzioni furono accorpate a quelle esercitate dal primo ingegnere, la struttura organizzativa del corpo era rimasta infatti quella sancita nel 1716. Si rendeva pertanto improcrastinabile un adeguamento, soprattutto funzionale, di tale struttura alle nuove esigenze di un servizio estremamente ramificato sul territorio e la cui attività si era enormemente accresciuta.

L'*arrêt* del 7 luglio 1750 e le due successive istruzioni del 1754 stabilirono la nuova organizzazione del corpo degli ingegneri (che nelle sue linee di fondo riprendeva quella già esistente) e disciplinarono con maggiore chiarezza le funzioni attribuite al personale tecnico del servizio. Il primo di tali testi, dopo aver riconosciuto che «les fonctions de ces ingénieurs deviennent de jour en jour plus considérables», a causa della nuova attenzione riservata dal sovrano alle comunicazioni stradali del regno («si nécessaires au commerce»), confermava di fatto la suddivisione gerarchica, già sperimentata, del personale superiore del corpo.

Al vertice di tale organizzazione restavano infatti un «architetto primo ingegnere», quattro «ispettori generali», il «directeur du bureau des géographes et dessinateurs», ed infine venticinque ingegneri[81]. L'unica novità era connessa al servizio di questi ultimi, che sarebbero stati inviati «indistinctement» laddove l'importanza e la vastità dei lavori avessero richiesto il loro utilizzo, e non più rigidamente assegnati alle varie generalità del regno. E si trattava del resto di una novità relativa dato che tutte le commissioni rilasciate dal «Conseil du Roi» agli «ingénieurs en chef» conferivano soltanto il titolo di ingegnere e stabilivano la relativa retribuzione, senza indicare la destinazione (la cui

[81] Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 161-163.

fissazione spettava al controllore generale) e che di fatto, anche dopo tale *arrêt*, si continuò ad utilizzare il vecchio sistema, inviando un ingegnere in ogni generalità del regno ed incaricando i restanti quattro della direzione ed esecuzione dei lavori più importanti ed impegnativi (ponti, canali, ecc.).

Più interessante è senz'altro la prima istruzione del 1754 (13 maggio) che stabiliva con precisione le attribuzioni del primo ingegnere e degli ispettori generali[82], fino ad allora non esattamente definite. Al primo ingegnere spettava, secondo le nuove disposizioni, l'esame e la verifica dei progetti, preventivi e stime delle principali opere pubbliche eseguite in tutto il regno, la cui spesa prevista risultava superiore alle 300.000 *livres*; gli era inoltre attribuita la supervisione su tutte le questioni tecniche e finanziarie (ivi comprese le eventuali contestazioni che potevano verificarsi) connesse con la realizzazione di tali opere e riservata la «conduite et direction en chef» di alcune di esse.

Le generalità sottoposte all'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées» erano suddivise in quattro «dipartimenti» (con capoluoghi a Tours, Bordeaux, Parigi e Lio-

[82] ENPC, ms 2630 (I): «Instruction pour le Premier Ingénieur et les quatre Inspecteurs généraux des Ponts et chaussées», 13 maggio 1754. In luogo di tale istruzione, mancante all'archivio del Ministero dei lavori pubblici e che non era riuscito a reperire altrove, Vignon riporta un «Mémoire sur les projets et la conduite des travaux des ponts et chaussées fait suivant les nouvelles vues de M. Trudaine», 25 marzo 1754, che a suo giudizio servì da testo preparatorio per la successiva istruzione del 13 maggio (*Études*, cit., II, p.j., pp. 274-277). I due testi si differenziano però su più punti: l'istruzione è più precisa e analitica, mentre il «mémoire» contiene maggiori informazioni, peraltro discordanti, sulla composizione e l'estensione dei dipartimenti degli ispettori generali (il primo dipartimento, con «residence» a Parigi, avrebbe compreso, secondo quest'ultimo «mémoire», le generalità di Parigi, Amiens, Soissons, Châlons, l'Hainaut ed i Tre Vescovadi; il secondo, con capoluogo Lione, la Franca-Contea, i territori di Bresse, Bugey e Gex e le generalità di Lione, Grenoble, Moulins e Riom; il terzo, con «residence» a Auch o Pau, le generalità di Auch, Montauban, Roussillon, Limoges, Bordeaux; il quarto, con capoluogo Tours, le generalità di Tours, Poitiers, La Rochelle, Bourges, Orléans; un quinto infine si prevedeva di creare, con «residence» di nuovo a Parigi, comprendente le generalità di Rouen, Caen e Alençon).

ne)[83], affidati ciascuno ad un ispettore generale[84]. Questi doveva compiere ogni anno una «tournée»[85] in tutte le generalità del dipartimento assegnatogli, accompagnato dal rispettivo «ingénieur en chef», allo scopo di valutare lo stato delle vie di comunicazione, di controllare l'esecuzione e l'avanzamento dei lavori e di esaminare i registri dei conti del servizio per verificare «si la comptabilité est en bon ordre»; era inoltre incaricato di discutere con l'ingegnere responsabile «tout ce qui concerne l'administration des Ponts et Chaussées», di intrattenersi con gli «entrepreneurs» della provincia cui era affidata la realizzazione dei lavori, di esaminare «attentivement» la condotta del personale subalterno. Le opere pubbliche infine, le cui stime di spesa superavano le 100.000 *livres*, sarebbero state collaudate in sua presenza, e tutti i preventivi inviati dagli ingegneri delle generalità, sottoposte alla sua ispezione, all'amministrazione centrale, gli sarebbero stati comunicati (con l'obbligo di esaminarli e di sottoporli successivamente alla discussione dell'«assemblea»). All'ispettore generale era affidato, in definitiva, il controllo completo, nell'ambito della circoscrizio-

[83] La composizione di tali dipartimenti era così sancita: il primo comprendeva le generalità di Tours, Rouen, Caen, Alençon, Orléans e Poitiers; il secondo quelle di Bordeaux, La Rochelle, Limoges, Montauban, Auch ed il Rossiglione; il terzo oltre alla circoscrizione parigina comprendeva l'Hainaut e le generalità di Soissons, Amiens, Châlons e Metz; il quarto infine l'intendenza di Dijon (con i territori annessi), la contea di Borgogna (Besançon) e le generalità di Moulins, Bourges, Lyon, Riom e Grenoble.

[84] All'epoca di tale istruzione l'ispettore generale Hupeau era succeduto a Boffrand, morto il 19 marzo alla ragguardevole età di 87 anni, alla carica di primo ingegnere ed il suo posto era stato occupato da Dié Gendrier, ingegnere a La Rochelle (gli altri tre ispettori generali erano Mathieu Bayeux, Pollart e Perronet).

[85] Sulle «tournées» degli ispettori generali, estremamente faticose, cfr. G. Arbellot, *Les tournées de Jean-Rodolphe Perronet sur les routes de France (1754-1763)*, in «Annales des ponts et chaussées», n.s., 1981, n. 19, pp. 64-71; l'ispezione del 1754 ad esempio, iniziata il 29 luglio si concluse solo il 9 ottobre, dopo aver toccato le città di Troyes, Chatillon, Châlons, Reims, Langres, Dijon, Metz, Sedan, Verdun, Valenciennes, St. Quentin e Amiens (per indicare solo le più importanti); all'ENPC sono conservati 15 rapporti delle ispezioni compiute da Perronet tra il 1754 e il 1763.

ne territoriale di sua competenza, su tutte le questioni tecniche, amministrative e contabili del servizio[86].

L'*iter* che avrebbe portato all'approvazione finale di un progetto (di un ponte o di qualsiasi altra opera pubblica, o del nuovo tracciato di una strada), così come si può ricavare da questa istruzione, si articolava quindi in tre momenti distinti: redatto e proposto dall'ingegnere responsabile (per la provincia o per la singola opera), veniva una prima volta esaminato dall'ispettore generale competente o dal primo ingegnere, su rapporto dei quali era sottoposto successivamente alla discussione dell'assemblea dei «ponts et chaussées», che procedeva da ultimo alla definitiva approvazione (con o senza modifiche). Questa procedura decisionale, articolata in una serie successiva di controlli gerarchici, è estremamente indicativa dell'alto grado di centralizzazione raggiunto da tale servizio tecnico. E le stesse istanze di controllo operanti nell'approvazione di un progetto entravano in gioco nella fase di realizzazione dei lavori, sicché nessun dettaglio del servizio sfuggiva al vertice del corpo professionale e all'intendente delle finanze incaricato dell'amministrazione.

La seconda istruzione del 1754 (16 dicembre) infine veniva a completare la riorganizzazione del corpo, determinando la gerarchia e le funzioni degli «employés subalternes»[87]. Questi erano divisi in tre classi «bien distinctes», comprendenti dal basso verso l'alto: gli allievi dell'*école* distaccati nei luoghi dei lavori (vale a dire gli «élèves appointés» già menzionati a proposito dell'organizzazione degli studi[88]); i

[86] L'istruzione imponeva inoltre agli ispettori generali di risiedere nella capitale per almeno tre mesi all'anno (da gennaio a marzo) «pour nous y rendre compte de la situation de leurs Départemens, y faire examiner dans l'assemblée les Devis des nouveaux ouvrages et prendre nos ordres et nos Instructions sur tout ce qui concerne les Généralités soumises à leur Inspection» (ENPC, ms 2630 I, doc. n. 5).

[87] Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 277-278: «Instruction qui détermine les grades, fonctions et appointements des employés subalternes des ponts et chaussées».

[88] Come chiariva l'istruzione, essi non avrebbero potuto partire «qu'en vertu d'une lettre de M. le contrôleur général ou de M. Trudaine, qui

«sotto-ingegneri», nominati su commissione del controllore generale delle finanze ed incaricati dell'esecuzione, sotto gli ordini dell'«ingénieur en chef», dei lavori della provincia; ed infine i «sotto-ispettori», subordinati al primo ingegnere e agli ispettori generali. Questi ultimi svolgevano sostanzialmente le stesse funzioni dei sotto-ingegneri[89], anche se erano investiti di maggiore responsabilità e tenuti a stilare, due volte all'anno, un «état» della situazione dei lavori affidati alla loro conduzione; nove di essi erano inoltre destinati al servizio nella generalità di Parigi, sotto gli ordini dell'ispettore generale cui era affidata tale circoscrizione, vale a dire dello stesso Perronet[90].

A causa della sua importanza e del considerevole aumento dei lavori, la generalità di Parigi era sottoposta ad una organizzazione particolare, poi più volte modificata. Essa era divisa in nove *arrondissements*, a capo di ognuno dei quali si trovava un sotto-ispettore, raggruppati in tre dipartimenti, equivalenti all'estensione di una generalità (Versailles, Fontainebleau e Compiègne). Nel 1770 si nominarono a capo di questi dipartimenti tre nuovi ingegneri, subordinati direttamente al primo ingegnere, al quale spettava la direzione del servizio dei «ponts et chaussées» nella generalità; ad essi vennero abbastanza regolarmente assegnati i posti di «ingénieur en chef» che si rendevano di volta in volta vacanti in provincia[91]. Solo nel 1783, per ovviare all'elevato tasso di

marquera l'époque de laquelle commencera à courir l'indemnité qui leur est accordée par mois pour payer leurs dépenses».

[89] L'ultimo capoverso dell'istruzione prevedeva infatti che «lorsque le premier ingénieur ou les inspecteurs généraux seront chargés directement de quelque ouvrage, conformément à ce qui est porté par l'instruction du 13 mai 1754, ils auront à leurs ordres des sous-inspecteurs pour suivre lesdits ouvrages, ou des sous-ingénieurs et des élèves, ainsi qu'il sera jugé plus convenable».

[90] Si veda anche a proposito del servizio di tali sotto-ispettori nella generalità di Parigi, la successiva e puntuale istruzione del 1755 (ENPC, ms 2630 I: «Instruction pour le Sieur Sous-inspecteur des ponts et chaussées de la généralité de Paris, concernant les travaux qu'il aura à conduire ou projeter», 3 giugno 1755).

[91] Cfr. Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 209-210 (*arrêt* dell'8 marzo 1770). L'*arrêt* recitava testualmente: «Veut en conséquence S.M. que lesdites

mobilità di questo personale, che finiva col nuocere alla funzionalità del servizio nella generalità di Parigi, questi ingegneri furono assimilati come grado ed emolumenti agli «ingénieurs en chef»[92].

In conclusione l'organizzazione del corpo degli ingegneri dei «ponts et chaussées», sancita da queste istruzioni e rimasta immutata, tranne alcune modifiche formali[93], fino alla fine dell'*ancien régime*, risultava caratterizzata da una precisa e articolata gerarchia di gradi, funzionalmente definita (compiti di ispezione e controllo, di progettazione e di esecuzione), e da una forte coesione e integrazione complessiva. A tali caratteristiche, sulle quali avremo modo di tornare più diffusamente nel prosieguo del lavoro, allorché si tratterà di chiarire le peculiarità di tale formazione corporativa, si accompagnava inoltre una certa mobilità da un grado all'altro della gerarchia professionale, più o meno accentuata in rapporto alle varie fasi della carriera, che teneva continuamente

places servent de grade pour parvenir à celle d'ingénieur des provinces où il est nécessaire de connaitre les formes de la comptabilité, sur lesquelles ceux de Paris auront été plus à portée de s'instruire dans le service qu'ils auront fait».

[92] L'*arrêt* del 4 gennaio 1783, derogando in tal senso all'art. 2 del già citato *arrêt* dell'8 marzo 1770, stabiliva che «lesdites places ne servent plus à l'avenir de grade pour parvenir à celles d'ingénieurs dans les provinces» (Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 235-236). Sul servizio dei «ponts et chaussées» nella generalità di Parigi, si veda anche l'istruzione «en forme de règlement pour les ingénieurs en chef et sous-ingénieurs» del 9 aprile 1783 (*ibidem*, pp. 236-237).

[93] Nel 1770 ad esempio, con l'appena citato *arrêt* dell'8 marzo che nominava tre ingegneri nella generalità di Parigi, i sotto-ispettori, il cui numero complessivo veniva fissato in cinquanta (allo scopo di «entretenir le zèle et l'émulation parmi les employés destinés à la suite des différents ouvrages sous la dénomination de sous-inspecteurs»), assunsero la nuova denominazione di «ispettori». Su questa questione si veda la lettera inviata da Bochet de Coluel, *ingénieur en chef* in Champagne, a Perronet il 25 luglio 1769 nella quale si faceva riferimento alla confusione che si era creata in questa provincia tra gli «inspecteurs des corvées», personale subalterno incaricato della conduzione appunto della *corvée*, ed i sotto-ispettori dei «ponts et chaussées» (per cui egli proponeva di mutare il titolo dei primi in quello di «controlleurs des ouvrages») (ENPC, ms 2630 I, doc. n. 20).

desto un forte spirito di competizione, già acquisito d'altronde nel periodo di formazione trascorso all'*école*, tra i membri del corpo e rendeva ancor più stabile la coesione interna dell'organizzazione corporativa.

Dopo la creazione del «bureau-école», destinato a migliorare sensibilmente e a rendere più omogenea la preparazione dei futuri ingegneri, e l'istituzione dell'«assemblea», centro decisionale tecnico del servizio, la riorganizzazione gerarchica e funzionale del corpo degli ingegneri veniva a completare il disegno complessivo di Trudaine. Grazie all'opera di questo grande amministratore, il servizio amministrativo dei «ponts et chaussées», saldamente incardinato nel controllo generale delle finanze, divenne uno dei settori più efficacemente organizzati dell'intera amministrazione regia.

L'inserimento di tale servizio nel «ministero» più attivo e sviluppato dell'amministrazione francese, fulcro di quella forma di organizzazione del potere che abbiamo già definito con l'espressione di «monarchia amministrativa», aveva inoltre importanti e positive conseguenze sul funzionamento dell'amministrazione periferica del servizio stesso. In provincia infatti, nelle generalità dei «pays d'élections», direttamente dipendenti cioè dall'amministrazione centrale, la responsabilità amministrativa in materia di «ponts et chaussées» ricadeva interamente sulle spalle dell'intendente provinciale, il terminale periferico dell'amministrazione regia. Quest'ultimo corrispondeva direttamente e frequentemente con l'intendente delle finanze incaricato del «détail», dal quale riceveva gli ordini e al quale inviava continue e puntuali informazioni sulla situazione generale del servizio. Non si limitava però ad applicare le direttive centrali, ma, sempre più attento ai problemi e ai bisogni della provincia, forniva un impulso spesso decisivo alla costruzione delle infrastrutture viarie, così importanti e necessarie per lo sviluppo economico della generalità sottoposta alla sua amministrazione[94].

[94] Per quanto riguarda l'amministrazione periferica dei «ponts et chaussées», con particolare riferimento alla trasformazione delle caratteristi-

La procedura per l'apertura di una nuova strada o la rettifica di un tracciato già esistente, o per la realizzazione di un'opera pubblica, seguiva un *iter* prefissato: all'iniziativa dell'intendente, che provvedeva ad informare tempestivamente il responsabile del controllo generale per il settore, faceva seguito la redazione da parte degli ingegneri della provincia e l'invio all'amministrazione centrale dei progetti di tracciato e degli studi preliminari. Dopo la consueta prassi di valutazione, discussione e approvazione da parte dell'assemblea dei «ponts et chaussées» e dell'intendente delle finanze responsabile (e la ratifica finale del «Conseil du Roi»), l'intera esecuzione del progetto ricadeva nuovamente sulle spalle dell'intendente provinciale per la parte amministrativa e degli ingegneri per la parte tecnica.

Questi ultimi, sottoposti all'autorità dell'intendente, al quale venivano molto spesso accomunati nelle critiche provenienti dall'opposizione parlamentare, erano in sostanza i suoi fedeli ausiliari tecnici. Dalla collaborazione e dal grado di intesa tra i due, di cui non mancano importanti e significativi esempi[95], dipendeva quindi il buon funzionamento del servizio periferico dei «ponts et chaussées». In concomitanza con il nuovo interesse portato alle attività economiche e commerciali della provincia, l'intervento degli intendenti in questo settore fu indubbiamente più assiduo e sollecito, soprattutto nella seconda metà del XVIII secolo. Grazie alla loro efficace azione amministrativa furono possibili le grandi realizzazioni del «corps des ponts et chaussées», sulle quali si fondò la fama delle vie di comunicazione francesi alla fine del Settecento[96].

che dell'azione amministrativa degli intendenti provinciali e ai conflitti politico-amministrativi che spesso ne scaturivano, soprattutto con le corti parlamentari, rimandiamo al successivo cap. IV.1.

[95] Si pensi, per fare solo un esempio, alla stretta e proficua collaborazione tra Turgot e l'ingegnere Trésaguet, durante l'intendenza del primo a Limoges; per una più esauriente trattazione si rimanda al cap. IV.1.

[96] Sui risultati conseguiti dall'amministrazione e dal corpo degli ingegneri nel campo delle infrastrutture viarie, nella seconda metà del XVIII secolo, rimandiamo al successivo cap. V.2.

All'amministrazione di Daniel Trudaine, proseguita poi con coerenza e determinazione dal figlio, Jean-Charles-Philibert[97], va fatto risalire il definitivo assestamento, organizzativo e funzionale, del servizio dei «ponts et chaussées», di cui la riorganizzazione del corpo professionale rappresentò l'ultimo ma non meno importante tassello. Tale riorganizzazione, che va affiancata, come abbiamo già detto, alla creazione dell'*école* e all'istituzione dell'assemblea dei «ponts et chaussées», ebbe importanti conseguenze per l'intera amministrazione, come ad esempio la progressiva estensione territoriale del servizio centrale, che si realizzò soprattutto nella forma di una tendenziale «centralizzazione tecnica» piuttosto che amministrativa, permanendo i privilegi autonomistici dei grandi «pays d'états»[98], ed il considerevole aumento delle attribuzioni degli ingegneri del «corps des ponts et chaussées».

Abbiamo già accennato all'integrazione esistente tra le amministrazioni speciali delle «turcies et levées» della Loira e del «pavé» di Parigi ed il servizio centrale dei «ponts et chaussées». Essa si consolidò ulteriormente nel corso del

[97] Consigliere alla seconda «chambre des requêtes» del parlamento di Parigi e «maître des requêtes» il 21 gennaio 1754, Trudaine de Montigny (nato a Clermont-Ferrand il 19 gennaio 1733) fu aggiunto al padre, il 20 agosto 1754, nella carica di intendente delle finanze. Alla morte di quest'ultimo, sopraggiunta il 19 gennaio 1769, lo sostituì in tutti i suoi incarichi amministrativi. Consigliere al «Conseil royal du commerce» e al «Conseil royal des finances» dal 4 marzo 1769, nel febbraio 1771 chiese che Michel Bouvard de Fourqueux, di cui aveva sposato in seconde nozze la figlia, gli fosse aggiunto nel suo incarico di intendente delle finanze. Essendosi opposto a Necker, rifiutò nel 1777, in occasione della soppressione degli uffici degli intendenti delle finanze, di conservare il dipartimento dei «ponts et chaussées» sotto gli ordini di quest'ultimo e diede le dimissioni da tutti i suoi incarichi. Morì poco dopo, il 5 agosto 1777, nella sua terra di Montigny-Lencoup, «de chagrin, dit-on, de la perte de sa place et de la défection de son beau-père», che aveva intanto accettato di far parte del nuovo «Comité contentieux des Finances» istituito da Necker (cfr. F. Mosser, *Les intendants*, cit., p. 304).

[98] Sull'amministrazione dei «ponts et chaussées» in questi territori, vista soprattutto in rapporto all'amministrazione centrale e alle dinamiche che si venivano a creare, rimandiamo al successivo cap. IV.2.

secolo: due ingegneri[99], con residenza a Tours e a Moulins, ciascuno munito successivamente di una commissione di «ingénieur des ponts et chaussées», vennero posti sotto gli ordini di Louis de Régemorte (successo al fratello Noël), primo ingegnere delle «turcies et levées»[100] e membro dell'assemblea dei «ponts et chaussées». Pur restando due servizi distinti, esisteva una forte integrazione tra i due settori, tanto che gli affari concernenti le «turcies et levées» erano ugualmente esaminati dall'assemblea dei «ponts et chaussées» e, come non manca di rilevare l'ingegnere Lecreulx, «les ingénieurs passaient fréquemment d'un corps à l'autre»[101]. I due Bouchet, ad esempio, ingegneri dei «ponts et chaussées», ricoprirono importanti incarichi nelle «turcies et levées»: il padre, ispettore generale nel 1765, successe a Louis de Régemorte come primo ingegnere delle «turcies et levées» della Loira nel 1774[102]; il figlio, allievo dell'*école* nel 1770[103], dopo aver ricoperto incarichi di ingegnere ad Auch e Tours dal 1780, entrò nel servizio delle «turcies et levées» come «ingénieur en chef» nel 1787 agli ordini del padre[104].

[99] Lenoir-Desvaux e Bochet de Coluel, entrambi poi diventati, nel 1777 il primo in sostituzione di de Voglie e nel 1783 il secondo, ispettori generali del «corps des ponts et chaussées». Per alcune brevi notizie biografiche sui due, cfr. F.- P.-H. Tarbé de St. Hardouin, *Notices*, cit., pp. 34-35.

[100] Cfr. l'*arrêt* del 24 agosto 1753, in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., p. 169 (le commissioni per i «ponts et chaussées» furono concesse nel 1764 e nel 1768). La stretta collaborazione tra intendenti provinciali e ingegneri portò anche all'emarginazione prima e alla soppressione poi di alcune amministrazioni autonome come la «communauté des marchands» della Loira e l'ufficio di «intendant des turcies et levées», soppresse entrambe nel 1772, le cui funzioni (di disciplina del traffico fluviale, di controllo della sicurezza della navigazione, di sorveglianza sull'esecuzione dei lavori) furono espletate dagli intendenti delle generalità situate lungo il corso del fiume (più analiticamente, cfr. J. Petot, *Histoire*, cit., pp. 165 ss.).

[101] [Lecreulx], *Un ingénieur*, cit., p. 486.

[102] *Arrêt* dell'8 giugno 1774, in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., p. 223.

[103] ENPC, ms 1911 (23); ma risultava essere presente all'*école*, anche se non inserito nelle classi, dal 1766.

[104] Sui due Bouchet, entrambi Gratien, cfr. le notizie biografiche riportate da F.-P.-H. Tarbé de St. Hardouin, *Notices*, cit., pp. 32, 55-56. Sia il

L'ingegnere Robert Soyer, dopo aver assistito il primo ingegnere Hupeau, a partire dal 1751, nella costruzione del ponte di Orléans, alla quale si dedicò interamente per ben dieci anni, venne nominato ispettore delle «turcies et levées» per il dipartimento di Orléans[105].

Analogamente la conduzione tecnica del servizio del «pavé» della capitale spettò agli ingegneri del corpo: la direzione fu assicurata dal 1771 dall'ingegnere Antoine de Chezy, fido collaboratore di Perronet, col titolo di «inspecteur général du pavé de Paris», coadiuvato successivamente dall'ingegnere N.-L. Duchemin[106] e da alcuni sotto-ingegneri e ispettori[107]. Le due amministrazioni conservarono fino alla rivoluzione un'autonomia più apparente che reale, di tipo esclusivamente finanziario in quanto ad esse erano assegnati fondi distinti; di fatto però esisteva «un régime d'union personnelle»[108] tra il personale tecnico destinato a questi servizi

padre che il figlio giunsero a ricoprire la carica di ispettore generale, il grado più alto della carriera, nel 1765 e nel 1808.

[105] Sull'ingegnere Soyer (Paris 1717 - Orléans 1802), il cui nome è rimasto legato alla costruzione del ponte di Orléans, cfr. E. Marcille, *Notice sur Robert Soyer ingénieur des ponts et chaussées*, Orléans 1884.

[106] Noël-Laurent Duchemin, originario di Rennes in Bretagna e nipote dell'ingegnere dei «ponts et chaussées» della provincia nonché architetto della città di Rennes (ENPC, ms 2866), allievo dell'*école* nel 1751 (ms. 1911-4-), fu assegnato al servizio del *pavé* di Parigi nel 1775 e nel 1790 successe a de Chezy nell'incarico di ispettore generale. A conferma dell'elevato grado di integrazione esistente tra queste diverse amministrazioni, lo stesso Duchemin venne nominato nel 1792 ispettore generale per i «ponts et chaussées» (F.-P.-H. Tarbé de St. Hardouin, *Notices*, cit., p. 45).

[107] Nel 1789 il personale addetto al servizio comprendeva l'ispettore generale de Chezy, un «ingénieur en chef» e quattro tra sotto-ispettori e sotto-ingegneri (J. Petot, *Histoire*, cit., p. 167).

[108] J. Petot, *Histoire*, cit., p. 167. Lecreulx, nel già citato manoscritto, sostiene che tra gli ingegneri dei «ponts et chaussées» e quelli incaricati delle «turcies et levées» esisteva anche una certa competizione, se non rivalità, citando il caso dell'affidamento della costruzione del ponte di Moulins, che sarebbe spettata ad un ingegnere del corpo, a Louis de Régemorte (*Un ingénieur*, cit., p. 486; cfr. l'*arrêt* che decretava l'aggiudicazione dei lavori di costruzione del ponte sui progetti di de Régemorte, del 17 maggio 1753, in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 167-168).

amministrativi e gli ingegneri dei «ponts et chaussées» (come indica anche l'elencazione sull'*Almanach Royal* nella medesima rubrica dei «Ponts et Chaussées de France»)[109].

Anche i lavori relativi alla navigazione interna (fiumi e canali), cui era assegnato come nel caso delle «turcies et levées» e del «pavé» di Parigi un fondo distinto, che pure non rientravano tra le competenze ordinarie degli «ingénieurs des ponts et chaussées», furono diretti ed eseguiti da tecnici appartenenti a questo corpo professionale[110]. Nel quadro di un sempre maggiore intervento statale, che favorì, soprattutto al tempo dei ministeri di Turgot e di Necker, l'apertura di nuovi canali (volta alla costituzione di una rete coerente e unitaria di vie navigabili), questi ultimi, muniti di speciali commissioni, svolsero un'opera estremamente significativa. Il contributo che i numerosi ingegneri dei «ponts et chaussées» diedero in questo campo, ed in generale allo sviluppo delle conoscenze tecnico-scientifiche nel settore dell'idrodinamica, a cominciare dal più famoso di essi Jean-Rodolphe Perronet[111], illustra ancora oggi la storia di questo corpo professionale.

I porti di commercio (ad esclusione naturalmente di quelli situati nei *pays d'états*), la cui importanza per le comunicazioni interne sia terrestri che fluviali non ha bisogno di essere sottolineata, finirono anch'essi, al termine di una contrastata vicenda, tra le attribuzioni dell'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées».

[109] Si veda, ad esempio, l'*Almanach Royal* del 1763, dove per la prima volta sono riportati anche tutti gli «ingénieurs en chef» del corpo, pp. 405-406 e supplemento pp. 501-502.

[110] Tra i lavori più importanti, solo la costruzione del canale di congiunzione della Lys all'Aa venne affidata, a partire dal 1754, agli ingegneri militari (cfr. A. Blanchard, *Les ingénieurs*, cit., pp. 222 e 453-55).

[111] Oltre a Perronet, direttore dei lavori per l'apertura del canale di Borgogna, vanno ricordati gli ingegneri de Chézy, inventore della formula per calcolare la velocità dell'acqua all'interno di un canale, Gauthey, Gayant, Lecreulx, Liard. Per maggiori informazioni sui canali, la cui apertura venne portata a termine o iniziata nel corso del XVIII secolo, si rinvia al catalogo della recente esposizione parigina (7 marzo-8 giugno 1986) *Un canal... des canaux...*, cit.

Alla fine degli anni Cinquanta, il segretario di Stato alla marina Nicolas René Berryer, nel cui dipartimento rientravano i porti di commercio, da quando nel 1743, alla morte del maresciallo d'Asfeld, erano stati separati dal ministero della guerra (ma i lavori continuavano ad essere condotti dagli ingegneri delle fortificazioni), convinto che l'unico mezzo per ottenere i fondi necessari alla loro risistemazione fosse quello di affidarne direttamente l'amministrazione al dipartimento delle finanze (già competente per il commercio e le vie di comunicazione), si fece promotore di quest'ultima soluzione. Un accordo venne quindi concluso in tal senso tra lo stesso Berryer, il segretario di Stato alla guerra duca de Belle-Isle ed il controllore generale delle finanze Etienne de Silhouette[112].

Ma il successivo ravvedimento di Belle-Isle, secondo il quale i porti di commercio erano così inscindibilmente legati al sistema fortificatorio del regno da non poter non essere assegnati al ministero della guerra, bloccò tale risoluzione e diede inizio ad una lunga discussione tra i responsabili delle tre amministrazioni che si chiuse definitivamente solo nel 1762 con la ratifica dell'iniziale proposta di Berryer e l'assegnazione della materia al dipartimento di Daniel Trudaine. Gli ingegneri del «corps des ponts et chaussées» quindi presero progressivamente il posto degli ingegneri militari nella direzione ed esecuzione dei lavori relativi ai porti di commercio[113].

Le resistenze del genio militare tuttavia non cessarono, com'è dimostrato dalla lentezza e dalle difficoltà di applicazione di tale decisione. Solo dopo molti anni, infatti, alcuni porti furono riuniti al dipartimento delle finanze (Le Havre nel 1775, Dunkerque nel 1785, port-Vendres nel 1786) ed altri, come ad esempio Calais, Boulogne, Bayonne, ecc., ri-

[112] Per la ricostruzione di tale vicenda, cfr. Chaumont de La Millière, *Mémoire*, cit., pp. 42 ss. e Vignon, *Études*, cit., II, pp. 159 ss.

[113] A. Blanchard attribuisce, tra le altre cause, alla progressiva sottrazione di lavori in campo civile agli ingegneri delle fortificazioni, la definitiva e completa militarizzazione di questo corpo tecnico (1776), *Les ingénieurs*, cit., p. 222.

masero assegnati al ministero della guerra fino alla rivoluzione[114]. La rivalità tra il corpo degli ingegneri dei «ponts et chaussées», le cui attribuzioni si erano notevolmente accresciute, ed il corpo del genio militare, progressivamente esautorato da ogni ingerenza nel campo dell'ingegneria civile (contrariamente a quanto avveniva ancora ai primi del secolo), continuò a manifestarsi nel corso degli ultimi decenni dell'*ancien régime* e si protrasse anche durante la rivoluzione, allorché si trattò di riorganizzare l'amministrazione dei lavori pubblici e la contesa si spostò gradualmente dal grado di preparazione tecnico-professionale al tasso di «patriottismo» dei due corpi.

Nel 1780 infine, a coronamento della fama acquisita dal «corps des ponts et chaussées», gli ingegneri ottennero un ulteriore attestato della fiducia che si nutriva nei confronti delle loro capacità tecniche e della loro onestà professionale. L'*arrêt* del 4 luglio, emesso al tempo dell'amministrazione di de Cotte[115], sancì infatti l'obbligo di affidare a costoro

[114] Chaumont de La Millière, *Mémoire*, cit., pp. 43 ss.

[115] Dopo la soppressione degli intendenti delle finanze, decretata da Necker appena nominato «directeur général des finances» nel 1777, ed il forzato ritiro di Trudaine de Montigny, l'amministrazione dei «ponts et chaussées» fu assicurata per alcuni mesi *ad interim* da Perronet, il quale si rifiutò però di assumere definitivamente tale incarico (come lo sollecitava a fare Maurepas) sostenendo che «pour l'intérêt du Corps» era più importante avere «à sa tête un magistrat éclairé ... qui eût de la consistance par lui-même, des relations avec la Cour et les Ministres et qui sût défendre le Corps des injustes attaques de ses ennemis». Solo alcuni anni più tardi Necker affidò la direzione amministrativa di questo settore a Jules François de Cotte, *maître des requêtes* e presidente onorario del parlamento di Parigi, il quale restò in carica solo fino al 1780. Le divergenze tra quest'ultimo, che non aveva «aucune notion de ce qui concernait les ponts et chaussées», e Necker, altrettanto ignaro della materia e prevenuto nei confronti del corpo, costrinsero infatti de Cotte alle dimissioni. Dell'amministrazione si occupò quindi direttamente Necker, coadiuvato da un segretario di fiducia (un certo Coster) che assistette alle assemblee dei «ponts et chaussées», fino a quando dopo la sua disgrazia, Joly de Fleury nominò (1781) alla direzione del settore un valente amministratore che proseguì, se pure in tutt'altra situazione politica, l'opera dei Trudaine, Chaumont de La Millière con il titolo dapprima di «intendant des ponts et chaussées» e poi nuovamente di intendente delle finanze dal 1787. Per la ricostruzione di tali vicende, cfr.

la progettazione di tutti gli edifici «destinés à l'utilité publique», come prigioni, palazzi di giustizia, caserme, ecc., sia che fossero eseguiti con fondi statali o cittadini[116]. Per quanto ciò avvenisse già di frequente in precedenza (gli intendenti infatti utilizzavano spesso gli ingegneri del corpo per i lavori in campo urbanistico), quest'ultima decisione accentuava l'emarginazione, già manifestatasi, degli architetti e sanciva il quasi completo monopolio degli «ingénieurs des ponts et chaussées» sull'insieme dei lavori pubblici statali, dai ponti ai canali, dalle strade ai porti di commercio, dagli edifici pubblici alla navigazione fluviale[117].

Nel 1772 intanto, questi ultimi si erano visti finalmente assegnare l'uniforme che da tanto tempo reclamavano. La questione dell'uniforme, di non poco conto se si pensa al valore dei simboli e dei segni di riconoscimento nella società d'antico regime, si era trascinata per molti anni ed aveva intensamente coinvolto il corpo professionale[118]. Già nel 1752, l'ingegnere Saint-André, in un «mémoire» indirizzato a Trudaine, aveva sostenuto la necessità di una «marque de distinction telle qu'un uniforme» per evitare che l'ingegnere venisse confuso, come accadeva di frequente, «avec le moindre des Employés» o gli «entrepreneurs»[119].

[Lecreulx], *Un ingénieur*, cit., pp. 426-429 e 460 (da cui le citazioni), il quale però attribuisce erroneamente la nomina di La Millière a Necker.

[116] Vignon, *Études*, cit., II, p. 168. A conferma dell'alta considerazione e prestigio che aveva ormai acquisito il corpo professionale, l'*arrêt* così giustificava la decisione assunta: «Le roi s'étant fait rendre compte des progrès que ses ingénieurs des ponts et chaussées ont faits depuis l'établissement de ce corps, et de ceux qu'ils font journellement dans toutes les parties qui constituent l'ingénieur; et S.M. étant informée que par la réunion des connaissances qu'ils ont acquises dans la théorie et la pratique de l'architecture, ils ont rendu des services utiles à l'état et aux citoyens dans les différentes généralités où ils servent; qu'ils joignent à leurs connaissances le désintéressement et l'économie que S.M. prescrit dans toutes les parties de l'administration...».

[117] Sulle attribuzioni degli ingegneri dei «ponts et chaussées», cfr. anche ENPC, ms 1039: de La Roche, «Notes historiques sur le corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées», maggio 1790.

[118] Su tale questione, cfr. ENPC, ms 2630 (I), fasc. n. 20.

[119] ENPC, ms 1447: Saint-André, «Mémoire sur l'organisation du Corps des ponts et chaussées», Dijon 30 gennaio 1752.

Il controllore generale Machault d'Arnouville aveva espresso parere favorevole sulla questione e acconsentito nel 1754 a che gli ingegneri dei «ponts et chaussées» indossassero una uniforme, a patto però che questa non si confondesse con quella del genio militare. Tuttavia, per paura dei contrasti che potevano sorgere proprio con il corpo degli ingegneri militari, che si vedeva progressivamente emarginato da molti lavori a causa della concorrenza di questo corpo rivale, a tale assenso non fece seguito alcuna decisione. Solo a distanza di quasi un ventennio la situazione si sbloccò: l'*arrêt* del 29 settembre 1772 attribuì infatti agli ingegneri l'attesa uniforme, diversa ovviamente per i vari gradi della gerarchia professionale, che venne indossata però per la prima volta già all'inaugurazione del ponte di Neuilly, progettato e costruito da Perronet[120].

Di particolare interesse risulta il parere di Perronet su tale questione, importante non solo per capire la personalità del grande ingegnere ma anche per tratteggiare meglio la mentalità degli ingegneri di questo corpo. Secondo costui infatti l'uniforme sarebbe stata estremamente utile come segno di distinzione e di riconoscimento sui cantieri dei lavori, come poi avrebbe recitato l'*arrêt* del 1772[121], ma al contrario sa-

[120] Le operazioni di disarmo della struttura muraria del ponte, cui assistettero le più alte personalità dello Stato a cominciare dalla famiglia reale, ebbero luogo con pieno successo il 22 settembre 1772. Perronet ha descritto le varie fasi delle operazioni nel «mémoire» letto alla seduta dell'Accademia delle scienze del 21 aprile 1773 e pubblicato nel 1777: *Mémoire sur le cintrement et le décintrement des ponts, et sur différents mouvements que prennent les voûtes pendant leur construction*, oggi consultabile nella ristampa delle opere di Perronet, *Construire des ponts*, cit., pp. 317-340.

[121] Val la pena di riportare testualmente la prima parte dell'*arrêt*: «Le roi étant informé que les ingénieurs des ponts et chaussées sont souvent troublés dans leurs fonctions, soit par des voyageurs imprudents, soit par des seigneurs ou autres propriétaires des terres sur lesquelles ils font tracer des routes et chemins ordonnés par le conseil, parce qu'ils les prennent pour des simples particuliers qui n'en ont pas le droit; qu'il arrive même quelquefois qu'ils ne sont pas connus des ouvriers qui travaillent dans les nombreux ateliers qu'ils ont à diriger, soit pour les ouvrages des ponts et chaussées, soit pour ceux des ports maritimes de commerce que S.M. leur a confiés, et que, lorsque les troupes y sont

rebbe risultata del tutto sconveniente se la si fosse adottata «pour objet de flatter la vanité et de s'assimiler avec les militaires»[122].

Nonostante gli indubbi successi e l'accresciuto prestigio del «corps des ponts et chaussées», esso non poté sottrarsi, legato com'era all'amministrazione statale e al dipartimento più inviso di questa amministrazione, quello delle finanze, alle critiche e alle contestazioni che investirono le istituzioni monarchiche e che portarono alla crisi e al crollo dell'antico regime. Gli attacchi iniziali al corpo degli ingegneri furono strettamente collegati alla *corvée royale* per la costruzione e la manutenzione delle strade pubbliche, l'imposta più odiosa del XVIII secolo, contro la quale si mobilitarono, senza molto successo, fisiocrati, enciclopedisti e tutta l'opinione pubblica *éclairée*, ivi compresi intendenti e ministri. Solo nel 1787 infatti essa venne definitivamente abolita dall'assemblea dei notabili e fino a tale data continuò sostanzialmente ad essere utilizzata, secondo forme e modalità estremamente diversificate nelle varie province e nonostante i vari tentativi di riforma o di completa abolizione, in quasi tutto il regno[123].

employées, les ingénieurs des ponts et chaussées n'ont aucune marque distinctive pour en être reconnus, ce qui nuit au service dont ils sont chargés; que plusieurs particuliers se sont, en différentes occasions, ingérés à donner des ordres nuisibles au bien du service en prenant le titre d'ingénieur des ponts et chaussées; S.M. a reconnu la nécessité d'empêcher de pareils abus qui sont très-préjudiciables à l'exécution de ses ordres et à ce service important auquel elle a toujours donné une attention particulière; pour quoi elle a jugé indispensable d'accorder à ses ingénieurs des ponts et chaussées un uniforme qui puisse les faire connaître du public, chacun suivant son grade» (cfr. il testo dell'*arrêt* anche in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 220-221).

[122] ENPC, ms 2630 (I): «Observations du S. Perronet sur la lettre de M. Collûel du 25 juillet 1769 concernant les Grades des sous Inspecteurs et sous Ingénieurs, et aussi sur un uniforme qu'il propose». Il mittente della lettera era l'*ingénieur en chef* della provincia di Champagne Bochet de Coluel.

[123] Per una approfondita trattazione dell'applicazione di tale imposta e delle critiche che essa suscitò, con particolare riferimento al coinvolgimento e all'atteggiamento degli ingegneri dei «ponts et chaussées», rinviamo al successivo cap. V.1.

L'attacco più violento contro gli ingegneri dei «ponts et chaussées» fu quello condotto dal marchese di Mirabeau alla fine degli anni Cinquanta, in coincidenza con la crisi più grave attraversata dal corpo, al tempo della guerra dei Sette Anni. Ne *L'Ami des hommes* (ma già in precedenza Mirabeau aveva espresso tesi analoghe, sia pure con meno vigore e senza trarre tutte le conseguenze), questi infatti non si limitava a condannare risolutamente la *corvée*, accusata di sottrarre all'agricoltura, unica fonte di ricchezza, le braccia indispensabili a produrre appunto tale ricchezza, ma svolgeva una dura requisitoria contro l'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées» (esaltando al contrario, ad esempio, l'azione amministrativa svolta in questo campo dagli stati di Linguadoca) e l'operato degli ingegneri. I capi d'accusa erano la grande quantità di strade pubbliche, considerate inutili e anzi dannose per l'agricoltura, alla quale sottraevano in sostanza terreni fertili da sottoporre a coltura; l'eccessiva larghezza di tali strade e l'arbitrarietà dei tracciati che «dévastent souvent les terreins les plus fertiles» ed infine la scadente qualità delle realizzazioni, soggette ad una rapida degradazione[124].

Su tali temi si aprì un'aspra polemica tra Mirabeau e l'anonimo estensore degli *Essais sur les ponts et chaussées*, in realtà il celebre letterato e segretario dell'«Académie française» Charles Pinot Duclos[125]. Quest'ultimo svolse una puntuale confutazione delle principali tesi del marchese, sostenendo che non esistevano alternative ragionevoli ed efficaci all'utilizzo della *corvée*, una volta riconosciuta la necessità delle vie di comunicazione per lo sviluppo del commercio e della stessa agricoltura, e che riformando convenientemente la sua applicazione si potevano eliminare le disfunzioni e le ingiustizie che la rendevano così odiosa e insopportabile.

[124] Mirabeau, Victor de Riqueti marquis de, *L'Ami des hommes ou Traité de la population*, Avignon 1756, pp. 176-177.

[125] Questa accesa e interessante polemica proseguì per alcuni anni, dopo le prime critiche di Mirabeau. Per maggiori informazioni rimandiamo sempre al cap. V.1.

E inoltre, ergendosi a «champion de l'administration des ponts et chaussées et des ingénieurs»[126], sviluppò un'energica difesa degli ingegneri, delle loro capacità tecniche e del loro operato, addossando esclusivamente la responsabilità degli inconvenienti e degli abusi nell'applicazione della *corvée* agli agenti dell'amministrazione periferica, vale a dire agli intendenti provinciali e ai loro subdelegati.

Quale che fosse però il giudizio sulle responsabilità degli ingegneri, ciò non toglie che essi fossero estremamente coinvolti nell'applicazione di tale imposta, e non solo per ciò che riguarda la parte tecnica, come dimostra il parere emesso dall'assemblea dei «ponts et chaussées» nel 1755 con il quale si vietava ad ingegneri e sotto-ingegneri di occuparsi della «police» sui cantieri di lavoro e di sostituirsi ai sotto-delegati dell'intendente, anche in loro assenza, nella punizione di ribelli e «delinquants»[127]; e come si ricava inoltre dalle aspre critiche rivolte contro di loro, nonostante si fossero sforzati di ridurre il peso di tale imposizione, gravante quasi esclusivamente sulla parte più povera della popolazione, nei *cahiers de doléances* dell'89.

L'atteggiamento 'realista' degli ingegneri sulla *corvée*, poco propensi a seguire nelle loro proposte di abolizione i riformatori più radicali (anche se Trudaine de Montigny si affrettò a garantire a Turgot, all'epoca dell'editto di abolizione del 1776, la cooperazione degli ingegneri del corpo) e giustamente preoccupati che la sua sostituzione con una imposta in denaro portasse poi in sostanza alla distrazione dei fondi in tal modo recuperati verso altri scopi, con il conseguente abbandono dei lavori stradali, non li mise certo al riparo da tali critiche. Per quanto, nonostante tale realismo, essi fossero favorevoli ad una riforma complessiva dell'imposta che prevedesse una più equa ripartizione e

[126] T.-A. Cotelle, *Mémoire sur l'ancienne corvée des chemins*, in «Séances et travaux de l'Académie des Sciences morales et politiques» XIX, 1851, p. 292.

[127] ENPC, ms 266, seduta del 2 marzo 1755. Più approfonditamente, cfr. il cap. V.1.

l'abolizione dei numerosi privilegi e abusi connessi alla sua applicazione[128].

Oltre alle critiche condotte contro la *corvée*, si riversarono sul corpo degli ingegneri anche gli attacchi portati negli ultimi anni dell'*ancien régime* contro le strutture tradizionali della società francese e le istituzioni politico-amministrative della monarchia. Nel generale clima politico, caratterizzato da una chiara ostilità nei confronti delle formazioni corporative ed estremamente favorevole alla decentralizzazione del potere politico e amministrativo, si distinse l'attacco condotto da Condorcet contro il «corps des ponts et chaussées».

Questi, oltre a scagliarsi con forza contro la *corvée* in un *pamphlet* anonimo condannato al pubblico disprezzo dal parlamento di Parigi[129], si era già segnalato nel corso degli anni Settanta per alcune veementi critiche mosse agli ingegneri di questo corpo[130] ed al loro rappresentante più illustre. In una lettera a Turgot, datata 10 ottobre 1775, aveva definito Jean-Rodolphe Perronet «un homme fort ignorant et fort vain, qui a institué *le corps* des Ponts et Chaussées et

[128] Per più analitiche considerazioni sulle convinzioni e sull'atteggiamento degli ingegneri nei confronti della *corvée royale*, rimandiamo sempre al cap. V.1.

[129] Sulle *Réflexions sur les corvées*, considerate come uno dei segnali più espliciti di sostegno, accanto all'opera di Boncerf su *Les inconvénients des doits féodaux*, a Turgot, in una fase molto delicata del suo ministero, cfr. F. Diaz, *Filosofia e politica*, cit., pp. 620 ss.

[130] In due lettere a Turgot, risalenti ai primi mesi del 1775, Condorcet stigmatizzava l'operato di due ingegneri. Al primo di questi, Bertrand [probabilmente François, ENPC, ms 1911-16-], «homme dur et injuste», si rimproverava di servirsi di un *piqueur* «connu publiquement pour un ivrogne et un fripon» e di aver deciso il tracciato di una strada per «le désir de plaire à un homme qui lui donnait à diner»; tuttavia, argomentava Condorcet, «si vous envoyez ce mémoire [allusione allo scritto di protesta di alcuni abitanti contro Bertrand] aux Ponts et Chaussées, on vous répondra, d'après l'avis de l'ingénieur en chef qui a des raisons pour être content, que cet ingénieur est un excellent sujet». Il secondo ingegnere, Simon Nicolas Beauvisage [ENPC, ms 1911-11-], era accusato di trattare «les paysans avec dûreté et avec insolence» (cfr. Ch. Henry, ed, *Correspondance inédite de Condorcet et de Turgot 1770-1779*, 1883, Genève 1970, pp. 225-227).

qui laisserait plutôt périr le royaume que de donner atteinte à un si bel établissement». Ed in precedenza, rivolgendosi sempre al controllore generale, al quale era legato da profonda amicizia oltre che da una stretta collaborazione, lo aveva invitato a non avere «aucune confiance aux gens des Ponts et Chaussées»[131].

Dietro tali critiche, certamente troppo aspre e ingenerose, si celava però in realtà un contrasto di tipo 'professionale', se così possiamo dire, in quanto Condorcet era stato nominato membro di una commissione scientifica, di cui facevano parte anche l'abate Bossut[132] e d'Alembert, insediata da Turgot nel 1775 con l'incarico di svolgere ricerche teoriche e sperimentali nel campo dell'idraulica e dei canali di navigazione[133]. La numerosa corrispondenza con Turgot, nel breve periodo di permanenza di quest'ultimo al ministero delle finanze, testimonia il forte interessamento del segretario

[131] *Ibidem*, pp. 253 e 186.

[132] A favore di Charles Bossut (1730-1814), come abbiamo già accennato, Turgot aveva inoltre istituito, sempre nel 1775, una cattedra di idrodinamica, con l'incarico di «enseigner la théorie et la pratique de l'hydraulique». Sull'istituzione di questa cattedra, si veda la lettera di Turgot a Bossut del 1° ottobre 1775, nella quale così si giustificava la scelta del celebre scienziato, già professore di matematica ed esaminatore per le ammissioni alla scuola del genio militare di Mézières, oltre che membro dell'Accademia delle scienze: «Le succes de vos ouvrages sur l'hydraulique et le suffrage que les plus célèbres géomètres de l'Europe leur ont accordé, ont déterminé Sa Majesté à faire choix de vous pour vous charger de cet enseignement». Nella stessa lettera Turgot sviluppava una argomentazione di notevole interesse che, nonostante fosse riferita alla scienza idraulica, è emblematica dei suoi convincimenti in merito ai legami tra teoria e pratica nelle scienze e del suo interesse per le istituzioni di insegnamento: «...un des plus grands obstacles à l'avancement de cette science venait de ce que les principes sur lesquels la pratique ordinaire est fondée, sont trop précaires pour être employés avec sûreté, tandis que les véritables principes de la théorie ne peuvent que très difficilement être rendus applicables à la pratique et surtout mis à la portée du grand nombre de ceux à qui la pratique est confiée» (Ch. Henry, ed, *Correspondance inédite*, cit., pp. 237-240).

[133] Per alcune notizie sulla commissione del 1775 si vedano le biografie di Turgot di Dupont de Nemours, *Mémoires sur la vie et les ouvrages de M. Turgot, ministre d'état*, Philadelphie 1782, p. 183 e dello stesso J.-A.-N. de Condorcet, *Vie de M. Turgot*, Londres 1786, pp. 100-101, ed il

dell'Accademia delle scienze per i problemi legati alla navigazione interna, nell'affrontare i quali non mancò di criticare, ogniqualvolta se ne presentasse l'occasione, l'operato degli ingegneri dei «ponts et chaussées»[134].

Tuttavia, in queste critiche, era già percepibile *in nuce* un aspetto, che si verrà in seguito sviluppando ulteriormente, della sua contrapposizione a questo corpo professionale. Lo sviluppo della conoscenza scientifica, teorica e pratica, ave-

saggio di K.M. Baker, *Les débuts de Condorcet au secrétariat de l'Académie royale des Sciences (1773-1776)*, in «Revue d'histoire des sciences» XX, 1967, p. 247. Informazioni più dettagliate e interessanti si trovano nella già citata *Correspondance inédite*; in una lettera dell'ottobre 1775, così affrontava Condorcet la questione della progettata commissione: «Pour que cet établissement eût le double effet d'attirer la confiance du public et d'en imposer aux charlatans, il faudrait: 1° qu'il y eût un homme de la réputation la plus brillante, en Europe; 2° que les commissaires fussent assez bons géomètres pour qu'il n'y eût aucune méthode de géomètrie qu'ils ne pussent entendre; 3° que quelqu'un d'eux au moins fût exercé à l'expérience et eût bien étudié la pratique; 4° qu'il n'y eût pas de division à craindre entre eux; 5° qu'on fût bien sûr que jamais ils n'auraient ni directement ni indirectement d'intérêt dans aucune des entreprises de navigation qui pourraient se faire; 6° que cet établissement ne coutât rien». Finendo col consigliare a Turgot la scelta dell'abate Bossut «qui est le plus exercé ou même le seul exercé aux expériences», di d'Alembert, il cui nome «ferait respecter cette commission», e di se stesso, giacchè non era in grado di trovare nessun altro che non rompesse «l'harmonie et la confiance» che regnava tra di loro (pp. 260-61). Per un sommario inquadramento dei lavori di questa commissione, i cui risultati furono raccolti nelle *Nouvelles expériences sur la résistance des fluides*, Paris 1777, in rapporto allo sviluppo delle conoscenze scientifiche nel campo dell'idrodinamica, si veda il breve saggio di A. Picon, *De l'hydrostatique à l'hydrodynamique, la théorie hydraulique au siècle des lumières*, in *Un canal...des canaux...*, cit., pp. 181-185.

[134] Riferendosi, ad esempio, al progetto di cattura delle acque dell'Yvette e della Bièvre per rifornire la città di Parigi, così si esprimeva, con evidente sprezzante ironia, nell'agosto 1774: «Peyronnet voulait, l'autre jour, faire l'aqueduc de l'Yvette en forme d'escalier» (Ch. Henry, ed, *Correspondance inédite*, cit., p. 186). Sul progetto dell'acquedotto dell'Yvette, concepito inizialmente dall'accademico Déparcieux e ripreso da Perronet, il quale aveva immaginato un canale, in parte sotterraneo, lungo circa 17.000 tese che avrebbe condotto l'acqua dell'Yvette e della Bièvre fino al deposito di Arcueil, si veda la descrizione dello stesso Perronet, *Canal projeté pour conduire à Paris une partie de l'eau des rivieres de l'Yvette et de la Bievre*, in *Construire des ponts*, cit., pp. 292-316.

va bisogno per Condorcet della libertà di ricerca del singolo scienziato, operante in quel consesso di suoi pari rappresentato dalle accademie[135], e non di istituzioni o corpi legati a filo diretto all'amministrazione statale. Tirando le conseguenze da tali convinzioni, nel saggio sulle funzioni delle assemblee provinciali, il filosofo propugnò infatti oltre all'affidamento a tali assemblee dell'amministrazione dei lavori pubblici, la soppressione del «corps des ponts et chaussées».

Di quest'ultimo, considerato come un'istituzione «propre à favoriser l'ignorance, les préjugés, le respect superstitieux pour l'usage, les opinions systématiques», erano stigmatizzati gli inconvenienti, d'altronde presenti in qualsiasi formazione corporativa: la preferenza accordata all'interesse dell'organizzazione su quello generale, l'ambizione di affermarsi all'interno del corpo che si sostituiva all'«esprit public» e all'«amour de la gloire», l'attaccamento ai capi dell'organizzazione professionale che produceva discordia e faceva trionfare la devozione e la fedeltà sui meriti scientifici[136]. Il corpo degli ingegneri dei «ponts et chaussées» rappresentava nella sua analisi l'immagine tradizionale della società e diventava un bersaglio da abbattere per il progresso sociale e scientifico. Nell'affermare ciò sfuggiva però a Condorcet sia la grande opera di 'modernizzazione' svolta da questi ingegneri, grazie alla quale la Francia poteva figurare tra gli Stati europei come quello meglio dotato di infrastrutture viarie, sia la necessità per qualsiasi amministrazione di tecnici dotati di buone, anche se non eccelse, competenze scientifiche e soprattutto di una solida formazione pratica.

L'istituzione delle assemblee provinciali nel 1787, che era stata preceduta dalla creazione, decretata da Necker in via

[135] Sul ruolo assegnato da Condorcet alle accademie scientifiche settecentesche, cfr. J.E. McClellan, *Un Manuscrit inédit de Condorcet: Sur l'utilité des académies*, in «Revue d'histoire des sciences» XXX, 1977, pp. 241-253.

[136] [J.-A.-N. de Caritat M.is de Condorcet], *Essai sur la constitution et les fonctions des assemblées provinciales*, s.l., 1788, pp. 164-166; delle tesi espresse in quest'opera svolse una puntuale confutazione Chaumont de La Millière, nel *Mémoire* già citato in difesa del corpo e dell'amministrazione dei «ponts et chaussées».

sperimentale, delle assemblee nel Berry[137] e nella Haute-Guyenne[138] nel 1778 e 1779, aveva introdotto un sostanziale mutamento nell'amministrazione dei «ponts et chaussées», che interessò naturalmente anche il corpo degli ingegneri. Essendo state assegnate a tali assemblee, nei confronti delle quali si nutrivano le più grandi speranze, le competenze relative ai lavori pubblici e alle vie di comunicazione, questi ultimi furono sottoposti ai relativi organi esecutivi, le «commissions intermédiaires». Ne risultò quindi in qualche modo intaccata quella centralizzazione che costituiva il requisito essenziale dell'amministrazione dei «ponts et chaussées».

La «commission intermédiaire» dell'assemblea provinciale della generalità d'Orléans, ad esempio, promulgò un regolamento («Instruction provisoire pour le service des Ingénieurs des Ponts et Chaussées»), nel quale erano minuziosamente elencati gli adempimenti di servizio e gli obblighi professionali cui erano tenuti gli ingegneri. E in più di un caso, oltre a censurare l'operato di questi ultimi, chiese ed ottenne da Chaumont de La Millière la sostituzione di alcuni ingegneri[139].

Tuttavia, quale che sia il giudizio sull'attività e sui risultati conseguiti dalle assemblee provinciali[140], l'effimera durata di

[137] Si veda l'*arrêt* di istituzione del 12 luglio 1778 in Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, XXV, pp. 354-356.

[138] Sull'assemblea provinciale della Haute-Guyenne, alla quale il primo articolo dell'*arrêt* dell'11 luglio 1779 affidava la responsabilità di «diriger la confection des grands chemins et les ateliers de charité», confermata poi dalle successive lettere patenti del 26 novembre 1779, cfr. G. Boscary, *L'assemblée provinciale de Haute-Guyenne (1779-1790)*, Paris 1932, in particolare pp. 324 ss.

[139] Cfr. H. Fromont, *Essai sur l'administration de l'assemblée provinciale de la généralité d'Orléans (1787-1790)*, Paris 1907, pp. 323 ss.; episodi analoghi di contrasti tra ingegneri, accusati di disinteressarsi del servizio, e commissione intermediaria si ebbero in Haute-Normandie, cfr. G. Coeuret, *L'assemblée provinciale de Haute-Normandie (1787-1789)*, Paris 1927, pp. 154 ss.

[140] Per una sintetica valutazione dell'operato delle assemblee provinciali istituite da Loménie de Brienne nel giugno 1787, che tende a sfumare i

queste istituzioni non riuscì a consolidare alcuna trasformazione amministrativa nel servizio dei «ponts et chaussées». Gli stessi problemi quindi che si erano posti nella seconda metà degli anni Ottanta, si riproposero intatti in epoca rivoluzionaria[141].

Il dibattito sui «ponts et chaussées» in seno all'Assemblea nazionale (che meriterebbe una trattazione ben più approfondita) fu molto lungo e confuso. In un clima apertamente ostile nei confronti di qualsiasi organizzazione corporativa, l'amministrazione e il corpo dovettero orchestrare una vera e propria campagna difensiva e persuasiva per far valere le loro ragioni[142]. In questione era infatti non solo la nuova organizzazione dei lavori pubblici, ma la stessa sopravvivenza del corpo degli ingegneri ed il mantenimento di un'amministrazione centrale.

Facendo perno sulla preparazione professionale acquisita dagli ingegneri dei «ponts et chaussées», le cui testimonianze erano sparse su tutto il territorio francese, sul carattere peculiare della loro organizzazione, così distante dai vizi e dagli inconvenienti delle vecchie «corporations» (come si dilungava ad esporre lo stesso Chaumont de La Millière, confutando proprio le tesi espresse da Condorcet)[143] e sullo spirito di subordinazione, oltreché sul patriottismo, che ani-

giudizi del tutto negativi come quello di Pierre Renouvin (1920), o troppo entusiasticamente positivi come quello di Léonce de Lavergne (1864), pur riconoscendo il sostanziale fallimento di tale esperienza, cfr. M. Bordes, *L'administration*, cit., pp. 160-172.

[141] Sull'operato delle assemblee provinciali in materia di lavori pubblici, cfr. più ampiamente J. Petot, *Histoire*, cit., pp. 253 ss.

[142] Sull'amministrazione e il corpo dei «ponts et chaussées» durante la rivoluzione, rinviamo a J. Petot, *Histoire*, cit., pp. 337 ss.; sulla campagna orchestrata dal corpo degli ingegneri, si vedano soltanto gli interventi di alcuni di essi, in ANP, F^{14} 11053 e 11052, ed in particolare quello di Lecreulx (numerosi documenti) e le «Observations sur l'administration des ponts et chaussées» di Frignet.

[143] Chaumont de La Millière, *Mémoire*, cit., pp. 95 ss., il quale dopo aver riconosciuto che tutte le «corporations» presentano degli inconvenienti, e quindi anche quella dei «ponts et chaussées» se la si vuole considerare «comme faisant corps», concludeva che «rien n'est plus fait

mava gli ingegneri, tale campagna ebbe alla fine successo. Per quanto dovette fare i conti con le richieste avanzate da molti deputati di una decentralizzazione del servizio, ritenuto di competenza delle comunità locali, e con la diffidenza molto diffusa in seno all'assemblea nei confronti degli agenti della vecchia amministrazione monarchica.

Nonostante infatti gli attacchi di molti deputati, tra cui si segnalarono per veemenza quelli di Bouche, deputato del terzo stato per la «sénéchaussée» di Aix, per il quale i «ponts et chaussées» erano «un établissement monstrueux, inconstitutionnel»[144], e di Aubry Dubochet che criticava le disposizioni contenute nel progetto di decreto presentato da Lebrun a nome del comitato delle finanze, definendole «entièrement incostitutionnelles, puisqu'elles tiennent à l'ancien régime, puisqu'elles font revivre le système des corporations que vous avez aboli»[145], i cardini dell'amministrazione dei «ponts et chaussées» vennero mantenuti.

Grazie agli interventi dell'avvocato di Rennes Le Chapelier, colui che paradossalmente ha legato il suo nome proprio

pour développer les talens par le moyen si puissant de l'émulation, que de rassembler des artistes en corps». Degli scritti di de La Millière in difesa dell'amministrazione dei «ponts et chaussées» segnaliamo qui soltanto il *Supplément au Mémoire de M. de La Millière, sur le Département des Ponts et Chaussées ou Réponses à deux Écrits à ce Mémoire, qui ont paru depuis sa publication*, Paris 1790. Sulle caratteristiche del corpo degli ingegneri, così diverse e lontane da quelle delle vecchie corporazioni che giustamente si erano abolite, si vedano le interessanti *Observations sur le corps des ingénieurs des ponts et chaussées*, Paris 1791, di Quesnel, molto probabilmente l'ingegnere Généreux Quesnel, allievo dell'*école* dal 1783 al 1789, che nei primi *états* degli allievi compare come Louis Victor (ENPC, ms 1911-36,42-).

144 M.J. Mavidal - M.E. Laurent (edd), *Archives parlementaires*, cit., XX, seduta del 3 novembre 1790, p. 258.

145 *Ibidem*, seduta del 4 novembre 1790, p. 270. Lo stesso criticava la solo apparente libertà di scelta degli ingegneri lasciata ai dipartimenti dal progetto di legge: «cette faculté est illusoire si le choix ne peut se fixer que parmi les sujets déclarés éligibles par les ponts et chaussées, par les examinateurs adjoints, par des académiciens qui deviendront des despotes; et on dit que nous sommes libres! Ah! Constitution, comme on te dénature!».

all'abolizione delle corporazioni sancita definitivamente nel 1791[146] e soprattutto del conte di Mirabeau, che prendendo la parola il 4 novembre 1790 si chiedeva e chiedeva all'aula come sarebbe possibile che «les chemins s'unissent, s'entrelaçassent, sans une administration centrale»[147], fu possibile conservare una amministrazione centrale del servizio e le successive leggi del gennaio e dell'agosto 1791 diedero al corpo professionale una organizzazione quasi identica a quella d'antico regime.

Gli anni che seguirono furono, com'è ovvio, caratterizzati da una estrema disorganizzazione del servizio, costretto a fare i conti con le numerose amministrazioni dipartimentali, la cui creazione se da un lato aveva semplificato l'assetto amministrativo-territoriale, sopprimendo le amministrazioni autonome dei *pays d'états*, dall'altro aveva complicato

[146] *Ibidem*, intervento del 4 novembre: «J'avoue que je ne verrai qu'avec un grand regret la destruction d'une administration qui a fait la gloire de la France et l'admiration des étrangers. ... Je pense que ce n'est qu'une idée funeste de destruction qui conduit à imaginer qu'une administration des ponts et chaussées est inutile. ... Si vous ne voulez isoler de la manière la plus funeste les départements, maintenez-les dans la dépendance d'une administration centrale et commune» (p. 272). Sulla tematica dell'abolizione delle corporazioni cfr. oltre a Fr. Olivier-Martin, *L'organisation corporative*, cit., pp. 545 ss., le brevi note di A. Mathiez, *Les corporations ont-elles été supprimées en principe dans la nuit du 4 août 1789?*, in «Annales historiques de la Révolution française», 1931, pp. 252-257, e più in generale C. Riffaterre, *Le sentiment du Tiers-Etat sur les corporations en 1789*, in «La Révolution Française» LXXXII, 1929, pp. 289-309. Occorre inoltre segnalare che, da lì a pochi anni (8 agosto 1793), anche l'Accademia delle scienze, il «corps savant» per eccellenza, venne abolita, nonostante l'appassionata difesa di Lavoisier.

[147] M.J. Mavidal - M.E. Laurent (edd), *Archives parlementaires*, cit., seduta del 4 novembre 1790, p. 273; il conte, che pure riconosceva che «les ponts et chaussées ont été, sans doute, l'instrument d'une quantité de vexations», prendeva la parola dopo l'intervento del deputato Gaultier Biauzat che dopo essersi segnalato tra i più accesi avversari dell'amministrazione dei «ponts et chaussées», cambiò radicalmente opinione difendendo energicamente il corpo degli ingegneri. Si veda, a tale proposito, il suo *Projet motivé d'articles additionnels à la loi, du 19 janvier 1791, Relative à l'organisation des Ponts et Chaussées*, Paris 1791, in risposta al quale intervenne anche Chaumont de La Millière, *Observations de M. De La Millière, sur un écrit de M. Biauzat, Député à l'Assemblée Nationale, relatif à l'organisation des ponts et chaussées*, Paris 1791.

l'azione amministrativa a causa delle competenze attribuite a tali amministrazioni nel campo dei lavori pubblici, e con il quasi completo arresto dei lavori. Tuttavia, nonostante l'inevitabile crisi dell'amministrazione e del corpo in questi convulsi e drammatici anni, i pilastri dell'organizzazione dei «ponts et chaussées» riuscirono a rimanere in piedi, ed il corpo degli ingegneri, formidabile esempio di continuità tra vecchio e nuovo regime, tornò a recitare un ruolo di primo piano, al tempo della Convenzione prima, con il riassestamento del potere centrale, e sotto il regime napoleonico[148], in modo particolare, poi.

[148] È nota l'importanza che Napoleone assegnava alle vie di comunicazione, considerate come lo strumento principe di penetrazione politica e amministrativa. Attraverso di esse erano i modelli politici e le istituzioni amministrative che venivano esportati nel resto d'Europa. L'amministrazione ed il corpo degli ingegneri dei «ponts et chaussées», al servizio delle conquiste napoleoniche, illustrano con particolare evidenza questa circolazione di modelli e di strutture amministrative: sul corpo di ponti e strade nel Regno di Napoli, cfr. F. De Mattia - F. De Negri, *Il corpo di ponti e strade dal decennio francese alla riforma del 1826*, in A. Massafra (ed), *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società e istituzioni*, Bari 1988, pp. 449-468. Come ha affermato J. Petot, cui rimandiamo per un inquadramento del servizio dei «ponts et chaussées» nel periodo napoleonico, «L'ingénieur impérial nous donne le type pur du fonctionnaire qui n'existe que pour l'administration, et par elle. Depuis son enfance, il porte l'uniforme. Ses études se déroulent dans des sortes de casernes: le lycée, l'école polytechnique, l'école des ponts et chaussées» (*Histoire*, cit., p. 427).

Capitolo quarto

L'amministrazione periferica dei «ponts et chaussées»

1. *L'amministrazione centrale nei «pays d'élections»*

L'inserimento del servizio dei «ponts et chaussées» nel controllo generale delle finanze, che rappresentava, come si è visto, il «ministero» più sviluppato e burocratizzato della monarchia francese, aveva importanti conseguenze sull'amministrazione periferica del servizio stesso. In periferia, infatti, nelle generalità[1] dei *pays d'élections*[2], spettava all'intendente provinciale, tra le altre competenze, la direzione del settore dei «ponts et chaussées».

[1] La generalità era una circoscrizione amministrativa sottoposta alla giurisdizione di un «bureau des finances» e provvista di «receveurs généraux» incaricati di centralizzare la riscossione delle imposte dirette. Tuttavia, a conferma della complessità dell'organizzazione amministrativa d'antico regime e della diversità delle forme di amministrazione, nella maggior parte delle generalità corrispondenti ai territori di recente annessione non esistevano «bureaux des finances»; ed inoltre né in questi territori né nei *pays d'états* operavano «receveurs généraux». Fu comunque l'intendente provinciale, a partire dalla metà del XVII secolo, a dare rilievo a tale circoscrizione territoriale. Fino circa alla metà del Settecento, con il termine «généralité» si indica generalmente la circoscrizione territoriale affidata all'amministrazione di un intendente, mentre «intendance» viene adoperato per designare il suo potere o la durata della sua carica; successivamente, con quest'ultimo termine si designa sempre più spesso anche la circoscrizione amministrativa dell'intendente, indicata con il nome della città capoluogo o della provincia. I due termini sono però sostanzialmente sinonimi, anche se, come afferma M. Marion, «toutes les généralités étaient des intendances, toutes les intendances n'étaient pas des généralités» (*Dictionnaire*, cit., p. 257).

[2] Cosiddetti per l'esistenza al loro interno di corpi organizzati in tribunali («bureaux des finances», «élections») che sotto l'autorità dell'inten-

Strumento insostituibile dell'opera di centralizzazione e di unificazione amministrativa intrapresa dalla monarchia francese e sviluppatasi soprattutto a partire dal regno personale di Luigi XIV, il «commissaire départi pour l'exécution des ordres de S. M.», ormai diventato stabile, godeva di una quantità di attribuzioni estremamente vasta. Dalla giustizia all'ordine pubblico, dalle manifatture al commercio, dalla ripartizione delle imposte al controllo dell'amministrazione locale, dall'agricoltura all'assistenza, niente sfuggiva al suo intervento o era estraneo alle sue preoccupazioni. Nominato dal controllore generale delle finanze nelle generalità dell'interno (in quelle di frontiera la sua nomina spettava invece al segretario di Stato alla guerra), egli doveva in sostanza, secondo le parole di un grande giureconsulto della fine del Settecento, «faire concourir toutes les parties de son département au bien de l'état, & prévenir le ministère sur tout ce qu'il convient de faire pour réformer les abus qui peuvent s'etre introduits dans sa généralité»[3].

Anche le varie operazioni connesse alle infrastrutture viarie e ai lavori pubblici dipendevano quasi completamente dal suo intervento. L'intendente provinciale indicava i lavori più urgenti da eseguire e sovrintendeva alla loro realizzazione; richiedeva lo stanziamento di fondi speciali per lavori di particolare importanza ed era incaricato della ripartizione delle imposte locali finalizzate all'esecuzione di opere pub-

dente concorrevano all'amministrazione della provincia. La geografia amministrativa della monarchia francese nel XVIII secolo si articolava inoltre in «pays d'états» e «pays d'impositions» o di recente annessione. In questi ultimi, che godevano di particolari privilegi, l'amministrazione ricadeva interamente sull'intendente; nei «pays d'états» invece operavano ancora le assemblee permanenti dei tre stati della provincia e gli organismi istituzionali che le rappresentavano nell'intervallo delle sessioni. La distinzione tra queste tre forme di amministrazione non dà però completamente ragione della complessità dell'amministrazione provinciale: sia i governatori che i parlamenti intervenivano infatti costantemente nell'amministrazione delle rispettive province. Per un inquadramento dell'amministrazione provinciale francese nel XVIII secolo cfr. M. Bordes, *L'administration*, cit.

[3] Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile, criminelle, canonique et bénéficiale*, Paris 1784, IX, p. 433.

bliche; regolamentava e dirigeva l'applicazione della *corvée royale*; procedeva all'aggiudicazione dei lavori «à prix d'argent»; dirimeva il contenzioso in materia di lavori pubblici e si occupava della «police» sulle vie di comunicazione.

Solo nella generalità di Parigi le cose andavano diversamente. Qui infatti i tesorieri del «bureau des finances» continuavano ad occuparsi, sotto l'alta direzione del controllore generale delle finanze e del «Conseil du Roi», della viabilità e dei lavori pubblici, relegando in una posizione del tutto marginale l'intendente. In un rapporto del 1724, l'intendente Bignon precisava, ad esempio, di non poter fornire informazioni sulla situazione dei «ponts et chaussées» nella circoscrizione parigina in quanto non aveva competenza in questo settore, occupandosene direttamente il «Conseil du Roi»[4].

Assistiti nelle loro funzioni da un certo numero di «commis voyers», designati dagli stessi tesorieri, e da quattro «commissaires généraux à la voirie» che ispezionavano le zone della capitale ed i sobborghi assegnati alla loro responsabilità dal «bureau des finances», i tesorieri assicuravano la direzione della *voirie* e dei lavori pubblici e la giurisdizione nelle stesse materie. Per quanto riguarda l'aspetto finanziario, spettava ad essi l'aggiudicazione dei lavori, sulla base dei preventivi forniti dagli ingegneri dei «ponts et chaussées», ed il collaudo delle opere, effettuato ugualmente con il concorso tecnico di questi ultimi. Controllavano inoltre l'esecuzione dei lavori, che nella capitale erano naturalmente considerevoli, si occupavano della costruzione e della manutenzione delle strade, fornivano i permessi di costruzione per gli edifici che si affacciavano sulla strada e stabilivano gli allineamenti, statuivano su ogni modifica di tracciato delle vie pubbliche ed in generale sovrintendevano alla sicurezza, comodità e salubrità delle strade (contrastati in queste ultime competenze dall'intervento via via più deciso del luogotenente generale di polizia). Oltre a sorvegliare l'ese-

[4] Sul «bureau des finances» di Parigi e sulle sue attribuzioni in materia di *voirie* e di lavori pubblici cfr., più analiticamente, G. Delaume, *Le Bureau*, cit., pp. 124 ss.

cuzione dei lavori pubblici, essi intervenivano in caso di inondazioni e per il rifornimento di acqua potabile della capitale (ma il «bureau» non si occupò dei lavori per l'acquedotto dell'Yvette del 1787), ordinavano le *corvées* per la riparazione e manutenzione del *pavé* della capitale e si occupavano in generale dell'impatto urbanistico delle vie di comunicazione (larghezza, tracciato, *alignements*, etc.)[5].

Accanto a queste vaste attribuzioni «en direction», i tesorieri avevano competenza giurisdizionale su tutte queste materie. Il «bureau des finances» di Parigi era legittimato a dirimere le liti tra privati, estremamente frequenti nel campo dei lavori pubblici; giudicava le contravvenzioni alle ordinanze sulla *voirie* (costruzioni senza autorizzazione né *alignement*, ingombro o usurpazione della strada) ed infliggeva le relative ammende, solitamente pecuniarie; ordinava la demolizione di costruzioni abusive o presentanti irregolarità di vario tipo e accordava gli indennizzi ai privati per espropriazione di terreni o per danni subiti; dirimeva infine le contese che potevano insorgere, caso molto frequente, tra fornitori di materie prime, imprenditori aggiudicatari dei lavori e maestranze, e giudicava i reclami presentati dalle parti. Nel 1783 ad esempio i tesorieri condannarono alla gogna, al bando per nove mesi dalla generalità e ad una ammenda un «chef d'atelier» che aveva venduto a proprio profitto del materiale di pavimentazione[6].

Su tutte queste decisioni poteva essere portato appello dinanzi al «Conseil du Roi», unica istanza competente nel campo della *voirie* e per quanto riguardava la giurisdizione dei «ponts et chaussées»; tuttavia, anche il parlamento poteva giudicare in appello relativamente al contenzioso in materia di *voirie.* Ciò dava adito naturalmente a frequenti conflitti: nel 1778, avendo il «bureau des finances» emesso un'ordinanza contro un albergatore che aveva costruito un edificio

[5] Nel 1777 l'autorizzazione all'apertura di una nuova strada o alla variazione del tracciato di una strada già esistente, nella capitale, venne sottratta alla competenza dei tesorieri ed attribuita al luogotenente generale di polizia.

[6] Cfr. G. Delaume, *Le Bureau*, cit., p. 159.

senza autorizzazione e senza rispettare gli allineamenti fissati, il parlamento, al quale si era appellato l'albergatore, intervenne contro tale decisione dando ragione a quest'ultimo e costringendo il Consiglio ad intervenire per cassare l'*arrêt* del parlamento e per ristabilire l'esclusiva competenza del «bureau des finances», al quale spettava, come si legge testualmente, «sous l'autorité immédiate du conseil ... la connaissance des contestations relatives aux alignements et permissions de bâtir le long des routes et grands chemins construits et entretenus» a spese del tesoro regio[7].

La generalità di Parigi costituiva però un'eccezione all'interno dei *pays d'élections*. Altrove infatti, nelle restanti generalità, i tesorieri erano stati progressivamente esautorati, a partire dal tempo di Colbert, dall'intervento nel campo delle infrastrutture viarie di intendenti provinciali e ingegneri. Nei primi decenni del XVIII secolo, alcuni *arrêts* del Consiglio avevano incaricato questi ultimi delle principali operazioni per la costruzione, riparazione e manutenzione delle grandi vie di comunicazione[8]. Se, in teoria, solo queste ultime erano espressamente sottratte alla competenza dei tesorieri, di fatto, nemmeno per quanto riguarda i collegamenti viari di minore importanza o le strade vicinali essi riuscivano a garantire un intervento efficace, in quanto non potevano comandare la *corvée* né autorizzare il pagamento delle spese sostenute a questo scopo con fondi municipali.

La prerogativa più importante che i tesorieri conservavano in provincia concerneva l'autorizzazione degli *alignements* delle strade pubbliche anche per quanto riguardava l'attra-

[7] *Ibidem*, p. 161.

[8] Si veda l'*arrêt* del Consiglio del 26 maggio 1705 che affidava ai «commissaires départis» nelle generalità la competenza in merito al tracciato, da determinarsi procedendo «du plus droit alignement que faire se pourra», agli indennizzi e alla larghezza delle «chaussées pavées» (Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 10-11); e quelli del 3 maggio 1720, sulla larghezza delle vie di comunicazione di interesse nazionale e sugli alberi che dovevano essere piantati per delimitare ai due lati tali vie (*ibidem*, pp. 70-72), e del 17 giugno 1721 che riprendeva il precedente. Tutti e tre questi *arrêts* sono riportati anche in Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XX, pp. 462-464; XXI, pp. 182-184 e 192-194.

versamento degli agglomerati urbani, che doveva essere concessa sulla base dei piani depositati al «bureau» o su rapporto degli ingegneri. Tuttavia, tale prerogativa, confermata ancora nel 1765 con un *arrêt* del Consiglio[9] che riprendeva una precedente analoga ordinanza del «bureau des finances» di Parigi, risultava ancora una volta più ufficiale che realmente esercitata. Anche in questo caso, infatti, erano più spesso gli stessi intendenti, facilitati dall'inazione dei tesorieri e sempre più sensibili ai problemi dell'assetto urbanistico, ad occuparsi della rete stradale urbana e della intersecazione di quest'ultima con le grandi vie di comunicazione.

In definitiva, tranne che per quanto riguarda il «bureau des finances» di Parigi, che continuava ad operare con relativa efficacia ed i cui membri davano prova di una certa professionalità, i restanti uffici provinciali apparivano nettamente in declino, popolati da *officiers* che, secondo quanto riferisce un attento osservatore dell'epoca, «moisissent dans l'oisiveté, jouissant de leur état, comme d'une cure à portion congrue, sans charge d'âmes»[10], e del tutto emarginati dall'invadenza amministrativa dell'intendente provinciale. Quanto la consapevolezza di tale declino fosse diffusa all'interno degli stessi tesorieri lo attesta una supplica proveniente dal «bureau des finances» di Bordeaux e indirizzata a Necker nel 1778. In essa si può leggere una realistica descrizione della situazione di questi *officiers*: «De combien de coups successifs n'a-t-on pas tourmenté notre existence?

[9] Cfr. l'*arrêt* del 27 febbraio 1765, che estendeva a tutte le generalità l'ordinanza del «bureau des finances» della capitale del 29 marzo 1754, in Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XXII, pp. 427-429.

[10] [Duclos], *Essais*, cit., p. 89. A conferma del giudizio di Duclos si possono citare i nomi di alcuni famosi personaggi che, pur essendo titolari di un ufficio di tesoriere, in realtà continuarono a svolgere senza alcun impedimento la loro attività letteraria o scientifica: Mignot de Montigny, membro dell'Accademia delle scienze di Parigi e collaboratore di Cassini alla «carte de France», che pure era tesoriere a Parigi; Jean Racine tesoriere a Moulins e La Bruyere; quest'ultimo addirittura, nei dodici anni in cui fu tesoriere, si recò a Caen una sola volta, il giorno della *réception*.

Perte de privilèges, perte d'attributions, taxes onéreuses, atteintes portées à nos titres les plus formels, nous avons tout éprouvé. Créés pour l'administration du domaine, pour la perception de la taille et autres impositions, nous avons vu les intendants venir nous enlever nos fonctions par des attributions subreptices»[11].

L'intendente provinciale era il vero capo del servizio dei «ponts et chaussées» nella generalità sottoposta alla sua amministrazione[12]. Per suo tramite, l'intendente delle finanze specialmente incaricato di questo settore amministrativo, con il quale intratteneva una serrata corrispondenza, poteva contare su una esatta e tempestiva informazione sulla reale situazione della provincia. Tuttavia, il responsabile periferico dell'amministrazione statale non si limitava all'esecuzio-

[11] Sul declino dei «bureaux des finances» nel corso del XVIII secolo, cfr. più in generale M. Bordes, *L'administration*, cit., da cui la citazione, pp. 65-66.

[12] Queste grandi circoscrizioni rappresentano il quadro geografico più stabile dell'amministrazione regia nel XVIII secolo; come è stato affermato, esse, per le loro dimensioni e per la relativa stabilità dei loro confini territoriali, «répondent à l'idée absolutiste d'uniformité et d'efficacité, surtout si l'on considère la polyvalence des fonctions de l'intendant» (G. Durand, *Etats et institutions XVI-XVIII siècles*, Paris 1969, p. 102). Alla fine dell'*ancien régime* si potevano contare 33 generalità (a rigore il termine non può essere utilizzato per i *pays d'états* e quelli *d'impositions*) e 32 intendenze, in quanto le generalità di Toulouse e Montpellier dipendevano da un solo intendente. Le variazioni dei limiti delle generalità e delle intendenze furono rare nel corso del XVIII secolo; tuttavia, occorre ricordare le seguenti: l'Artois appartenne all'intendenza di Amiens fino al 1754, data in cui fu accorpato a quella di Lille; dal 1762 al 1786 il territorio di Dombes formò la piccola generalità di Trévoux, poi unita dapprima a quella di Lyon e successivamente alla Bresse; dopo la morte di d'Étigny, dall'intendenza d'Auch si separarono nel 1768 l'*élection* delle Lannes, il Marsan e i territori dei Pirenei occidentali, formando la nuova intendenza di Pau-Bayonne; dopo altre modificazioni, nel 1787 si tornò a ricostituire l'intendenza di Auch e Pau comprendente oltre alle cinque *élections* di Armagnac, Astarac, Lomagne, Comminges e Rivière-Verdun, i territori pirenaici della Bassa Navarra, Soule, Béarn, Bigorre, Quatre-Vallées, Nébouzan e contea di Foix. Cfr. M. Bordes, *L'administration*, cit; per una cartografia delle circoscrizioni amministrative francesi alla fine dell'*ancien régime*, cfr. ora G. Arbellot - J.-P. Goubert - J. Mallet - Y. Palazot, *Carte des généralités, subdélégations et élections en France à la veille de la Révolution de 1789*, Paris 1988.

ne delle direttive provenienti dal centro o a soddisfare la richiesta di informazioni che gli veniva frequentemente rivolta; a volte assumeva egli stesso l'iniziativa di un arrangiamento o di una soluzione dei problemi, configurando, con modalità che variavano in rapporto all'articolazione dei poteri nella provincia, alla situazione politica generale e alla stessa personalità dell'intendente, veri e propri spazi di autonomia alla sua azione amministrativa.

Una collaudata macchina amministrativa lo sorreggeva e lo coadiuvava in questa azione: gli uffici dell'intendenza avevano raggiunto una discreta funzionalità ed efficienza nel disbrigo degli affari, e uno stuolo di *subdélégués*[13], direttamente nominati dall'intendente, presidiavano il territorio della generalità garantendogli un continuo flusso di informazioni e sovrintendendo all'esecuzione delle sue ordinanze. Ingegneri e ispettori dei «ponts et chaussées» erano infine i suoi fedeli ausiliari in materia di lavori pubblici e vie di comunicazione.

Il personale tecnico di questo servizio era immediatamente sottoposto, in provincia, all'autorità dell'intendente. Abbiamo già visto in quanta considerazione fossero tenuti, da parte dell'amministrazione centrale e del corpo stesso degli ingegneri, i giudizi di quest'ultimo sull'operato, sia da un punto di vista professionale che, soprattutto, di condotta, di ingegneri, sotto-ispettori e perfino allievi in missione in provincia. L'autorità dell'intendente poteva spingersi fino a chiedere la revoca o la sostituzione degli agenti di tale servizio.

[13] Sul ruolo considerevole svolto da questi agenti di informazione e di esecuzione nel corso del XVIII secolo e sulle vicende relative alla loro figura e alle loro funzioni (con un editto del 1704, difficilmente conciliabile con lo spirito e la concezione dell'intendenza, vennero addirittura creati gli uffici di «conseillers-subdélégués des sieurs intendants», poi soppressi nel 1715), cfr. J. Ricommard, *Les Subdélégués*, cit., per il quale l'intesa tra intendenti e subdelegati non è stata mai così stretta come al tempo della erezione «en titre d'office» della loro carica, e, per quanto riguarda i «subdelegati generali», veri e propri sostituti dell'intendente nella generalità, di nomina dello stesso intendente o del sovrano, M. Antoine, *Les subdélégués généraux des intendances*, in «Revue historique de droit français et étranger» LIII, 1975, pp. 395-435.

Nel 1752, ad esempio, Mégret d'Étigny, intendente a Auch, chiese a Trudaine la sostituzione del sotto-ingegnere J. Nicolas Tardif, di servizio a Dax, con un agente più docile e disciplinato, e la sospensione del suo trattamento economico per tre mesi. Le accuse che l'intendente rivolgeva a quest'ultimo non investivano la sua capacità professionale ma il suo carattere orgoglioso e altero che lo spingeva a criticare le stesse istruzioni dell'intendente e dell'«ingénieur en chef» e non gli permetteva di giungere ad un accordo con il subdelegato di Dax a proposito delle riparazioni da fare sulle strade da Pau a Bayonne e da Bayonne a Meilhan[14]. Inutile dire che Tardif venne sostituito: alla fine dello stesso anno fece ritorno a Parigi, all'«école des ponts et chaussées»[15].

Di contro, lo stesso d'Étigny protestò vivacemente con l'intendente delle finanze per il trasferimento dell'ingegnere capo Loguet, di cui apprezzava le qualità professionali e con il quale aveva stabilito un rapporto di proficua e solida collaborazione, a Caen, all'inizio del 1753. Le proteste presso Trudaine e Machault non sortirono però alcun effetto; fortunatamente, l'ingegnere inviato in Guascogna a sostituire Loguet, Picault, non fece affatto rimpiangere il suo predecessore, adoperandosi con buoni risultati allo sviluppo della rete stradale della regione[16].

Una stretta collaborazione ed una perfetta intesa tra l'intendente provinciale ed il personale tecnico incaricato dei «ponts et chaussées», in primo luogo l'ingegnere capo, erano le premesse indispensabili per imprimere un solido impulso allo sviluppo coordinato delle vie di comunicazione del regno. In questo settore, da cui dipendeva non solo lo svilup-

[14] Al sotto-ingegnere si rimproverava inoltre di aver abbandonato la sua residenza di Dax per stabilirsi a Pau; cfr. M. Bordes, *D'Étigny et l'administration de l'intendance d'Auch (1751- 1767)*, Auch 1957, II, p. 530.

[15] ENPC, ms 1911(5); il registro del terzo trimestre del 1752 informa che Tardif, «dit des Isles», dopo essere stato ad Auch in qualità di sotto-ingegnere dal 1750, ha fatto ritorno all'*école* in seguito alle lamentele presentate da d'Étigny per la sua «indocilité».

[16] Picault rimase in carica ad Auch fino al 1777; cfr. M. Bordes, *D'Étigny*, cit., II, p. 527.

po economico delle diverse province, ma spesso la stessa sopravvivenza delle popolazioni, a causa delle difficoltà di approvvigionamento alimentare derivanti dall'assenza o dalla impraticabilità delle strade, l'intervento dei rappresentanti regi fu, nel corso del XVIII secolo, senza dubbio più marcato ed incisivo che in altri campi. Basti pensare all'opera di quegli intendenti per i quali la storiografia ha da tempo coniato l'espressione di «grands intendants».

Tourny a Limoges prima (1730-1743) e a Bordeaux poi (1743-1757), nella cui generalità in particolare intraprese la realizzazione di un articolato programma di costruzioni stradali in grado di rendere più agevoli le comunicazioni tra Bordeaux e il resto della provincia e di inserire meglio quest'ultima all'interno della politica di sviluppo viario, centrata su Parigi, della monarchia[17]; d'Étigny ad Auch (1751-1767) dove, nonostante le resistenze dei *pays d'états* compresi nella generalità ed i conflitti cui diedero spesso luogo, profuse molte energie per l'ammodernamento della rete viaria; Turgot che, durante la sua intendenza a Limoges (1761-1774), contribuì ad allentare con un mirato programma di realizzazioni stradali l'isolamento economico della provincia; Du Cluzel a Tours (1766-1783), dove, oltre a promuovere ingenti lavori stradali sperimentò sulla strada di Spagna l'utilizzo di «journaliers» per assicurare «la continuité des travaux sur les routes afin de réparer les dégradations journaliers»[18].

Per i grandi amministratori di Luigi XV, le infrastrutture viarie, con tutti i problemi connessi, dagli aspetti economico-finanziari a quelli tecnico-esecutivi, a quelli socio-territoriali, rappresentarono una costante preoccupazione. Ma anche gli «intendants éclairés» della fine dell'*ancien régime* continuarono ad occuparsi con altrettanta energia – sia pure in un mutato contesto storico, caratterizzato dall'opposizio-

[17] Sull'opera amministrativa di Louis Urbain Aubert de Tourny, in particolare in campo viario, cfr. M. Lhéritier, *L'intendant Tourny (1695-1760)*, Paris 1920, pp. 163 ss.

[18] Cfr. F. Dumas, *La généralité de Tours au XVIII siècle. L'administration de l'intendant du Cluzel (1766-1783)*, Paris 1894, p. 71.

ne sempre più organizzata dei parlamenti e dal progressivo indebolimento della monarchia – del settore dei «ponts et chaussées». I nomi e l'azione amministrativa di Perrin de Cypierre[19], di Sénac de Meilhan[20], di Dupré de Saint-Maur, costretto alle dimissioni per il violento attacco scagliato contro la sua politica in materia di *corvée* dal parlamento di Bordeaux, di de Saint-Sauveur, illustrano con sufficienza un intervento che, nonostante le difficoltà e lo scarso appoggio, in questa fase finale dell'antico regime, da parte dell'amministrazione centrale, tende sempre più a radicarsi nel contesto provinciale, favorendo, con adeguate politiche viarie, ma anche sociali, lo sviluppo economico della provincia[21]. Non a caso, proprio all'azione di tali intendenti, per i quali valgono le parole di Raymond de Saint-Sauveur secondo cui «la richesse d'une province suit bientôt sa bonne administration»[22], si è fatto riferimento per proporre, in verità con una certa

[19] Sull'amministrazione di Jean François Claude Perrin de Cypierre a Orléans (1760-1785), cfr. L. Guérin, *L'intendant de Cypierre et la vie économique de l'Orléanais 1760-1785*, Mayenne 1938, in specie, sui «ponts et chaussées», pp. 34 ss.

[20] Gabriel Sénac de Meilhan, intendente a La Rochelle nel 1766, ad Aix dal 1773 al 1775 e a Valenciennes dal 1775 fino alla rivoluzione, può essere considerato come il prototipo dell'intendente illuminato della fine dell'*ancien régime*. La sua fama, oltre che alla sua attività di amministratore, è rimasta legata ad alcune importanti opere letterarie che gli valsero una grande reputazione; tra le sue opere più importanti meritano di essere ricordate quelle a carattere storico: *Des principes et des causes de la Révolution en France*, Londres-Paris 1790 e *Du gouvernement, des moeurs et des conditions en France avant la Révolution*, Hambourg 1795.

[21] Sulla trasformazione delle caratteristiche dell'azione amministrativa degli intendenti, nel passaggio dal regno di Luigi XV a quello di Luigi XVI, si vedano i saggi di M. Bordes, *Les intendants de Louis XV*, in «Revue historique» LXXXIV, 1960, pp. 45-62 e *Les intendants éclairés de la fin de l'ancien régime*, in «Revue d'histoire économique et sociale» XXXIX, 1961, pp. 57-83.

[22] R. de Saint-Sauveur, *Compte de l'administration de M. Raymond de Saint-Sauveur, intendant du Roussillon*, Paris 1790, p. 88; in quest'opera l'intendente, costretto a fuggire dal Rossiglione dopo la sollevazione popolare del 27 luglio 1789, svolge interessanti considerazioni sulla sua amministrazione e fornisce indicazioni sul settore dei «ponts et chaussées», giudicato il «più difficile e complicato» dell'intera amministrazione.

forzatura interpretativa, l'immagine di un intendente più svincolato dall'amministrazione centrale e ormai diventato «l'homme de la province», di contro alla tradizionale funzione di «homme du roi»[23].

Accanto alle vie di comunicazione, anche gli interventi urbanistici ricevettero un notevole impulso, tanto che gli intendenti sono da considerarsi i principali artefici della trasformazione e della «modernizzazione» delle città francesi nel XVIII secolo. Nelle città di provincia più grandi e più fiorenti economicamente (in grado quindi di finanziare con fondi municipali le opere), come Bordeaux, Nantes, Rennes (interamente ricostruita dopo l'incendio che la distrusse nel 1720), Lyon, Marseille, Reims, si progettarono e si portarono a termine in molti casi i lavori più significativi[24]. L'intervento degli intendenti in questo campo tendeva a qualificarsi sempre più come un intervento globale di risistemazione razionale e funzionale dello spazio urbano. I progetti elaborati da ingegneri e architetti per conto degli intendenti provinciali, sorretti con vigore almeno fino agli anni '60 dal «Conseil du Roi», non riguardavano più solo, come avveniva in precedenza, interventi isolati, prevalentemente di tipo architetto-

[23] Se tale tesi, che è stata sostenuta per la prima volta da P. Ardascheff, *Les intendants de province sous Louis XVI*, Paris 1909, appare, come non ha mancato di rilevare M. Bordes, troppo schematica in quanto postula un contrasto troppo netto tra gli intendenti di Orry o di Machault, fedeli alle direttive centrali, e quelli della fine dell'*ancien régime*, è però indubbio che questi ultimi riservarono una più assidua attenzione ai problemi sociali e agli interessi economici della provincia (M. Bordes, *Les intendants éclairés*, cit. e, dello stesso, *Un intendant éclairé de la fin de l'ancien régime Claude-François Bertrand de Boucheporn*, in «Annales du Midi» LXXIV, 1962, pp. 177-194). La tesi di Ardascheff si contrappone al giudizio di Tocqueville, il quale aveva parlato dell'intendente come di un personaggio «toujours étranger à la province»; tuttavia anche quest'ultimo aveva già rilevato il nuovo spirito che animava l'amministrazione degli intendenti illuminati di Luigi XVI, impegnati in «mille projets qui tendent à accroitre la richesse publique» (*L'Ancien Régime*, cit., p. 219).

[24] Per maggiori notizie ed un panorama generale dei più importanti lavori urbanistici, cfr. P. Lavedan, *Histoire de l'urbanisme. Renaissance et temps modernes*, Paris 1959, pp. 417 ss.; un'interessante monografia è quella, di cui è appena uscita una nuova edizione, di P. Lelièvre, *Nantes au XVIII siècle. Urbanisme et architecture* (1942), Paris 1988.

nico, miranti all'abbellimento di particolari luoghi e aspetti simbolici della città, ma miravano ad una pianificazione complessiva dello spazio cittadino[25].

In connessione con quell'importante mutamento che si andava verificando in seno alla società civile e nell'opinione pubblica «éclairée», che è stato definito nei termini del passaggio «da una concezione prevalentemente emblematica a una concezione più strumentale dello spazio urbano»[26], si guardava alla città come ad un insieme differenziato ed ordinato di funzioni correlate, per il quale le metafore e le analogie con il corpo umano e con la circolazione sanguigna sembravano quanto mai adeguate. Da qui il crescente interesse per l'organizzazione razionale dello spazio cittadino, nel senso di una dislocazione strategica delle piazze e degli edifici pubblici e di un ridisegnamento complessivo, e secondo criteri univoci, della rete viaria urbana, che tenesse conto in particolare della larghezza delle strade e degli «alignements»[27], ma anche la nuova attenzione rivolta ai problemi igienici e sanitari posti dall'agglomerato urbano (rifornimenti idrici, deflusso delle acque, smaltimento dei rifiuti, pulizia delle strade pubbliche, ecc.)[28].

I nomi degli intendenti più attivi in questo campo sono in parte gli stessi ai quali abbiamo riservato una menzione particolare a proposito delle vie di comunicazione: da Tourny a

[25] Cfr. J.-L. Harouel, *Les fonctions de l'alignement dans l'organisme urbain*, in «Dix-huitième siècle», 1977, n. 9, pp. 135-149.

[26] P. Pinon, *Parigi 1715-1848*, in L. Bergeron (ed), *Parigi*, Roma-Bari 1989, pp. 147-215, cit. a p. 176.

[27] A proposito del legame tra mutamento del gusto estetico e trasformazioni urbanistiche delle città, valga l'affermazione di Fréminville, secondo cui «La beauté des Villes consiste principalement dans l'*Alignement des rues*» (E. De La Poix De Fréminville, *Dictionnaire ou traité de la police générale des villes, bourgs, paroisses, et seigneuries de la campagne*, Paris 1775, p. 647); cfr. anche J.-L. Harouel, *Les fonctions de l'alignement*, cit.

[28] Cfr. su questi temi il numero monografico della rivista «Dix-huitième siècle» dedicato a *Le sain et le malsain* (1977, n. 9), ed in particolare i saggi di R. Etlin, *L'air dans l'urbanisme des lumières*, pp. 123-134; P. Saddy, *Le cycle des immondices*, pp. 203-214; B. Fortier, *La maîtrise de l'eau*, pp. 193-201.

Sénac de Meilhan, da du Cluzel a Raymond de Saint-Sauveur, da Mégret d'Étigny a Dupré de Saint-Maur, a Turgot, la cui opera urbanistica a Limoges è stata sovente misconosciuta[29]. Sorretti dal Consiglio regio essi finirono col relegare in una posizione di secondo piano le autorità municipali (con l'eccezione di Parigi, dove il ruolo della municipalità fu sempre molto importante), che pure dovevano finanziare i lavori urbanistici. Allorché l'appoggio del Consiglio si affievolì, conseguenza della crisi di legittimazione dell'istituto monarchico che coinvolse naturalmente e per primi i suoi agenti più diretti, essi furono costretti a ricercare spazi di maggiore intesa con gli organismi municipali, senza mai abdicare peraltro alle loro prerogative.

Nella loro azione gli intendenti provinciali trovarono nelle competenze tecniche di architetti e ingegneri dei «ponts et chaussées» il supporto decisivo. In particolare, con l'affermarsi di progetti più globali di intervento, che presentavano maggiori difficoltà di esecuzione, furono proprio questi ultimi ad indirizzare le scelte di politica urbanistica degli intendenti, tanto che, come è stato detto, il potere effettivo in questo campo era riservato, senza peraltro voler sottacere l'esistenza per alcune città di un certo «urbanisme municipal», «au trinôme intendant-corps des Ponts et Chaussées-Conseil du Roi»[30].

Tra i numerosi esempi di intesa e collaborazione tra intendenti provinciali e ingegneri dei «ponts et chaussées» che si potrebbero elencare, val la pena di soffermarsi, a titolo esemplificativo, su quello di Turgot e Trésaguet durante l'intendenza del primo a Limoges, a ragione considerata come il periodo di apprendistato amministrativo del futuro

[29] Nella sua *Histoire de l'urbanisme*, cit., ad esempio, P. Lavedan nega che si possa collocare Turgot tra gli intendenti urbanisti del XVIII secolo (p. 419); per un giudizio più articolato sull'azione urbanistica di quest'ultimo a Limoges, cfr. J.-L. Harouel, *L'urbanisme des intendants au siècle des Lumières: pour une juste appréciation de l'oeuvre urbanistique de Turgot*, in Ch. Bordes - J. Morange (edd), *Turgot économiste et administrateur*, Limoges 1982, pp. 251-262.

[30] J.-L. Harouel, *Les fonctions de l'alignement*, cit., p. 138.

ministro o «un tremplin vers le pouvoir», come recita il sottotitolo di una recente opera[31]. In una generalità economicamente arretrata e che geograficamente si presentava stranamente divisa in due blocchi territoriali separati (tra i quali si incuneava la generalità di Poitiers), comprendenti le province del Limousin e della Basse-Marche da una parte e l'Angoumois dall'altra, Turgot si applicò con particolare impegno alla soluzione del problema strutturale più evidente, la difficoltà delle comunicazioni viarie, che accentuava l'isolamento territoriale e l'arretratezza economica della generalità.

Appena giunto a Limoges nel 1761, alla sua prima nomina, Turgot compilò immediatamente un *état* delle strade della generalità, constatando la loro insufficienza e le loro pessime condizioni che le rendevano per lunghi tratti del tutto impraticabili. In tutto sei strade, due nord-sud e quattro trasversali, attraversavano la provincia, ma di esse, la Parigi-Bordeaux per Angoulême sfiorava soltanto il territorio della generalità, mentre la Parigi-Tolosa per Limoges e Brive, certamente molto più importante, era ridotta «dans le plus mauvais état, dans presque toutes ses parties»; quanto alle trasversali poi, esse risultavano del tutto trascurate e in condizioni ancora peggiori: i lavori sulla strada da Lyon a Limoges, prolungata poi dalla Limoges-Bordeaux, che l'intendente considerava come «la plus intéressante de toutes pour le commerce de la province et pour celui du royaume», erano molto in ritardo soprattutto nella parte orientale, mentre la strada che da Limoges portava ad Angoulême era stata quasi dimenticata dopo Tourny[32].

Quando nel 1774 Turgot veniva chiamato al controllo gene-

[31] M. C. Kiener - J.-C. Peyronnet, *Quand Turgot régnait en Limousin. Un tremplin vers le pouvoir*, Paris 1979; «une période préparatoire et probatoire, un véritable stage préministériel», la definisce E. Faure, *Les bases expérimentales et doctrinales de la politique économique de Turgot. La période de Limoges, 1761- 1774*, in «Revue historique de droit français et étranger» XXXIX, s.4, 1961, pp. 255-295 e 382-447.

[32] Cfr. M.C. Kiener - J.-C. Peyronnet, *Quand Turgot*, cit., in particolare pp. 150-158 e 231-242 (cit. a p. 151-152).

rale delle *finanze*, la *situazione* delle *vie* di comunicazione della provincia era notevolmente migliorata. Un documento del periodo immediatamente successivo alla sua partenza consente di apprezzare gli sforzi compiuti e di quantificare i risultati ottenuti: al 1775 risultavano tracciate 121 leghe di strade, di cui ben 77 «mises à l'entretien», vale a dire regolarmente sottoposte a manutenzione e riparazione. Quale che sia il giudizio sull'amministrazione di Turgot nel Limosino, troppo spesso esageratamente favorevole fino a sfiorare l'*agiografia*[33], è indubbio che i risultati conseguiti in campo viario, soprattutto intorno agli anni '70, furono considerevoli, e ancor più interessanti se si pensa che furono ottenuti senza il ricorso alla *corvée*.

Essi non sarebbero stati certamente possibili se agli ordini di Turgot non avesse operato, condividendone le scelte amministrative e gli obiettivi politici, un ingegnere di grandi capacità ed esperienza, Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet[34]. Nominato nel 1764 «ingénieur en chef» della generalità di Limoges da Trudaine, probabilmente proprio allo scopo di sostenere l'azione di riforma dell'amico intendente, a questo

[33] Oltre alle biografie coeve dei due amici e collaboratori, Dupont de Nemours e Condorcet (per il quale cfr. B. Ebenstein, *Turgot vu par Condorcet. Elements d'une hagiographie*, in Ch. Bordes - J. Morange, edd, *Turgot économiste et administrateur*, cit., pp. 197-204), si veda in questo senso l'opera, molto datata, di G. d'Hugues, *Essai sur l'administration de Turgot dans la généralité de Limoges*, Paris 1859. Di recente M.C. Kiener e J.-C. Peyronnet, nell'opera più volte citata, hanno dato una lettura più adeguata e maggiormente rispondente alla realtà del periodo limosino di Turgot, mettendo in luce i suoi meriti ma senza tacere gli insuccessi, che pure vi furono, e rivalutando l'opera di alcuni suoi predecessori, come Tourny, o dei suoi maggiori collaboratori, come Trésaguet di cui diremo oltre; sull'intendenza di Turgot si vedano anche gli atti, già citati, del convegno organizzato proprio a Limoges nel 1981 per commemorare il bicentenario della morte del grande ministro, Ch. Bordes - J. Morange (edd), *Turgot économiste et administrateur*, cit.

[34] Su Trésaguet, sulla cui opera tecnica torneremo, cfr. R. Toscan, *Un Vauban de la route française: Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet*, in «Bulletin de la Société Nivernaise des Lettres, Sciences et Arts» XXIX, 1937, pp. 705-711 e, da ultimo, M. Yvon, *Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, ingénieur des ponts-et-chaussées (1716-1796), créateur d'une méthode rationnelle pour construire et entretenir les chaussées empierrées au XVIII siècle*, in *Les routes du Sud de la France*, Paris 1985, pp. 295-318.

ingegnere va ascritto gran parte del merito dei successi conseguiti dall'amministrazione di Turgot per quanto riguarda le comunicazioni stradali. Grazie alle innovazioni tecniche da lui introdotte nella costruzione delle strade, su cui avremo modo di ritornare in seguito, e all'attenzione prestata al problema della manutenzione delle stesse, risolto attraverso l'utilizzazione di «cantonniers», operai incaricati della continua ispezione di un tratto stabilito di strada («canton») e dell'immediata esecuzione delle riparazioni necessarie, le strade del Limosino giunsero a quel grado di solidità e di perfezione tecnica che, ancora nel 1787, un attento osservatore come l'agronomo inglese Arthur Young poteva osservare[35].

I buoni risultati ottenuti dall'amministrazione di Turgot a Limoges, assunta quasi a modello da filosofi e amministratori illuminati, furono senz'altro favoriti dalla peculiare situazione di quella provincia. Oltre a soffrire di un grave isolamento economico, quest'ultima era caratterizzata da una complessa articolazione di poteri (mentre, ad esempio, il Limosino era sottoposto alla giurisdizione del parlamento di Bordeaux, la Basse-Marche e l'Angoumois dipendevano da quello di Parigi), che finiva col favorire, o perlomeno non ostacolava, l'azione amministrativa dell'intendente. Altrove, invece, i margini d'azione degli intendenti provinciali, quantunque formalmente sempre molto estesi, furono certamente molto più ridotti e, quel che più conta, questi ultimi dovettero far fronte agli ostacoli continuamente frapposti dalle corti di giustizia, in primo luogo dai parlamenti, e dai poteri locali, notoriamente poco inclini ad accettare la politica, di ispirazione centralistica, dei rappresentanti regi.

Soprattutto nel campo delle infrastrutture viarie, anche per via della *corvée royale*, i contrasti ed i conflitti scoppiarono più numerosi, costringendo spesso gli intendenti a desistere dai loro propositi riformatori. Il grande Tourny, di cui abbiamo evidenziato l'impulso dato alla costruzione della rete stradale in Guienna, ritenuta indispensabile per lo sviluppo economico della provincia ed il benessere della popolazio-

[35] Cfr. A. Young, *Voyages en France 1787, 1788, 1789* (1931), Paris 1976, I, p. 98.

ne, fu costretto a rassegnare le dimissioni nel 1757, a causa dell'opposizione del parlamento di Bordeaux alla sua azione amministrativa e del conseguente scarso appoggio fornitogli dal governo, alquanto incline, in questa particolare congiuntura storica, a non esasperare i contrasti con le varie corti di giustizia. Ancora più sconcertante appare la vicenda, protrattasi dal 1777 al 1785, che coinvolse proprio uno dei successori di Tourny a Bordeaux, l'intendente Nicolas Dupré de Saint-Maur.

Intenzionato ad applicare la sostituzione della *corvée* per mezzo di una imposta supplementare alla taglia, autorizzata dal controllore generale Clugny dopo l'abrogazione dell'editto di Turgot del 1776, l'intendente si trovò ben presto costretto a lottare contro l'opposizione della *cour des aides* e a ricorrere successivamente al Consiglio per la cassazione di un *arrêt* del parlamento di Bordeaux che aveva annullato le sue ordinanze sostenendo la validità legale della sola *corvée* in natura. Alla cassazione il parlamento reagì con nuove rimostranze e ordinando una inchiesta sul funzionamento generale del servizio dei «ponts et chaussées» nella provincia. Il conflitto, che sembrava volgere a favore di Dupré de Saint-Maur, si inasprì ulteriormente con la decisione dell'intendente di estendere il suo sistema di «rachat» della *corvée*, eliminando i tradizionali privilegi di esenzione, e la violenta offensiva del parlamento, che giunse ad emanare un decreto di imprigionamento contro il segretario generale dell'intendenza, costretto a riparare a Parigi per sfuggire all'arresto. Di fronte alla recrudescenza del conflitto, che veniva ad assumere rilievo nazionale, Dupré de Saint-Maur, sacrificato dal *Conseil du Roi* che, desideroso di giungere ad una pacificazione, aveva ordinato un'inchiesta amministrativa sul suo operato, fu costretto ad abbandonare l'incarico. Nemmeno la sua successiva nomina a consigliere di Stato riuscì a mascherare lo smacco subìto dal potere regio, di cui pagava interamente le conseguenze un amministratore «probe, désintéressé, libéral, épris de travailler au développement du bien public»[36].

[36] C. Dartigue-Peyrou, *Dupré de Saint-Maur et le problème de la corvée. Le conflit entre l'intendant de Guyenne et le parlement de Bordeaux (1776-*

Il lungo conflitto, qui sommariamente esposto nei momenti principali, intercorso tra *cour des aides* e parlamento di Guienna da una parte e intendente provinciale dall'altra, illustra, in maniera quasi emblematica, per tramite delle inchieste condotte dal parlamento, gli innumerevoli motivi di frizione che puntualmente venivano alla ribalta allorché si trattava dell'amministrazione dei «ponts et chaussées», e non solo per quanto riguarda la *corvée royale*. Bersaglio dell'offensiva parlamentare non era naturalmente solo l'intendente, il responsabile amministrativo del servizio, ma anche i suoi sottoposti e più stretti collaboratori, dai *commis* ai subdelegati, agli ingegneri, per non parlare del personale incaricato della ripartizione della *corvée* e della sorveglianza sull'esecuzione dei lavori.

Tra le numerose rimostranze presentate dal parlamento nel 1784 sull'amministrazione dei «ponts et chaussées» nella provincia, ad esempio, una riguardava direttamente l'«ingénieur en chef» Valframbert[37]. Questi era accusato dal consigliere de Gobineau, sulla base delle testimonianze di molti proprietari che si ritenevano danneggiati dalle sue operazioni, di aver arbitrariamente espropriato molte terre per la costruzione di una magnifica strada che doveva collegare la parrocchia di Beautiran alla Garonna, di aver prelevato da una vigna appartenente ai poveri della parrocchia il materiale per la costruzione, senza alcun indennizzo e sradicando quasi tutte le piante, ed infine di aver utilizzato per fini personali, costruendovi una casa, il terreno che doveva servire alla costruzione di un porto fluviale sulla Garonna, situato all'estremità della strada in questione.

Di tutt'altro tenore era, naturalmente, la versione dei fatti fornita da Dupré de Saint-Maur: la strada doveva considerarsi di grande importanza per la provincia in quanto costi-

1785), Mont-de-Marsan 1936, p. 146, al quale rinviamo per una più analitica e completa ricostruzione dell'intera vicenda; a tale scopo si veda anche Vignon, *Études*, cit., III, pp. 111-121.

[37] Si tratta di Fr. Ant. Valframbert, allievo dell'«école des ponts et chaussées» nel 1752, nominato sotto-ingegnere a Tours il 6 luglio 1755 (ENPC, ms 1911-8-, secondo trimestre).

tuiva l'unico sbocco per il commercio di molte parrocchie della zona che attraverso la Garonna inviavano i loro prodotti fino a Bordeaux; la sua costruzione, o meglio rifacimento giacché il tracciato esisteva da molto tempo, era stata iniziata proprio su pressione degli abitanti della zona, che avevano approfittato dell'interesse mostrato dall'ingegnere Valframbert, il quale aveva sposato la vedova Pouget proprietaria di molte terre situate proprio nella parrocchia di Beautiran; la vigna di cui si lamentava la devastazione era in realtà quasi del tutto improduttiva; il terreno su cui doveva sorgere il porto fluviale non era affatto adatto allo scopo, a causa delle difficoltà di attracco dei battelli, e solo successivamente all'abbandono del progetto sollecitato dall'intendente, e senza recare alcun danno ai vecchi proprietari, era stato acquistato dall'ingegnere Valframbert[38]. Ma quale effetto potevano avere le osservazioni, le precisazioni, la ricostruzione dei fatti fornita dall'intendente, di fronte alle accuse costruite ad arte dal parlamento, quando anche i commissari incaricati da Calonne dell'amministrazione provvisoria della provincia e di un'inchiesta amministrativa sulle denunce presentate dal parlamento, affermavano a proposito di Valframbert, nel rapporto indirizzato al Consiglio, che «par sa dureté et son inconcevable négligence»[39] avrebbe certamente meritato di essere rimosso dall'incarico se non fosse nel frattempo deceduto? Per il parlamento di Bordeaux l'operato di Dupré de Saint-Maur, così come la condotta dell'ingegnere, non erano altro che l'esempio lampante e funesto

[38] Agli attacchi del parlamento di Bordeaux, Dupré de Saint-Maur reagì con due scritti molto polemici; il primo, *Lettre d'un subdélégué de la généralité de la Guienne à M. le duc de ***, relativement aux corvées*, pubblicato anonimo nel 1784, ed il secondo pubblicato a Parigi nello stesso anno con la sua firma, *Mémoire important sur l'administration des corvées, dans la généralité de Guyenne, et observations sur les remontrances du parlement de Bordeaux, du 13 mai 1784*. Quest'ultimo scritto, da cui abbiamo tratto le informazioni relative alla vicenda dell'ingegnere Valframbert (pp. 94-101), si presenta come una confutazione puntuale e puntigliosa delle accuse del parlamento: in esso infatti l'intendente riporta testualmente tali accuse e fornisce di seguito la sua versione dei fatti.

[39] C. Dartigue-Peyrou, *Dupré de Saint-Maur*, cit., p. 101.

dell'arbitrarietà dell'amministrazione, di fronte alla quale la corte giudiziaria affermava di rappresentare gli interessi della popolazione, ma in realtà difendeva i propri privilegi corporativi. Nella particolare congiuntura politica che caratterizzava gli ultimi anni dell'*ancien régime,* tuttavia, al governo non rimaneva altra strada che quella dell'abbandono dei suoi agenti periferici.

Pure il grande d'Étigny, di cui abbiamo sottolineato l'impegno profuso per il miglioramento delle comunicazioni stradali in Guascogna, dovette fronteggiare tutta una serie di resistenze e di ostacoli frapposti alla sua azione amministrativa dalle numerose istituzioni e centri di potere operanti nella generalità d'Auch: i tesorieri del «bureau des finances», gli organismi amministrativi dei «pays d'états» compresi nella generalità, il parlamento di Pau[40]. Certo la forza di quest'ultimo non poteva nemmeno lontanamente paragonarsi a quella del parlamento di Bordeaux che portò alla sconfitta di Dupré de Saint-Maur, così come la situazione politica degli anni '50 e '60 era molto differente da quella degli anni '80, che costrinse il governo a sconfessare l'operato dell'intendente; ma ciò non rende meno interessanti i conflitti che coinvolsero d'Étigny, anzi conferisce loro quel valore strutturale che indubbiamente ebbero in antico regime.

Trudaine, chiamato in causa dall'intendente, dovette intervenire in più di una circostanza per ristabilire le esatte attribuzioni del «bureau des finances» della generalità d'Auch, che pretendeva di estendere le proprie competenze in fatto di *voirie* oltre quanto stabilito dalle leggi e a scapito del potere dell'intendente. Nel 1760, il responsabile dell'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées» ricordava, in una lettera all'ingegnere Picault, le esatte competenze dei tesorieri, che riguardavano gli allineamenti delle strade urbane, dei sobborghi e dei villaggi della generalità, ma ad

[40] Sul complesso assetto territoriale e amministrativo della generalità d'Auch, cfr. M. Bordes, *Une grande circonscription administrative du XVIII siècle: l'intendance d'Auch*, in «L'information historique» XXIV, 1962, n. 1, pp. 1-15.

eccezione «des routes et chemins entretenus aux frais du Roi, dont l'inspection vous est confiée et dont l'intendant est l'ordonnateur»[41]. E nuovamente nel 1763, di fronte ad una nuova offensiva del «bureau», che aveva emesso un'ordinanza per un nuovo allineamento e l'allargamento della strada da Grenade a l'Isle-Jourdain, lo stesso controllore generale, il tiepido L'Averdy, fu costretto ad intervenire, su pressione di d'Étigny, per ricordare ai tesorieri che non spettava a loro «ni ordonner les corvées, ni disposer des fonds des villes et communautés»[42].

Oltre alle resistenze frapposte dai tesorieri del «bureau des finances», che non riuscirono comunque a bloccare la politica viaria di d'Étigny, l'intendente dovette fare i conti con le pretese autonomistiche di direzione del settore avanzate dai «pays d'états» compresi nella generalità d'Auch. I contrasti si manifestarono più spesso, anche se non diedero mai luogo a conflitti estremamente aspri, con i più vasti territori autonomi di Bigorre e Béarn. In quest'ultimo caso più che con l'assemblea dei ceti rappresentativi della provincia ed i commissari incaricati dei «ponts et chaussées», con i quali d'Étigny aveva stabilito buoni rapporti di collaborazione, l'intendente si scontrò con l'autorità del «grand voyer de Béarn», carica detenuta ancora nel Settecento a titolo di ufficio ereditario da una potente famiglia del luogo. Sostenuto dal parlamento di Pau, con il quale non mancarono per d'Étigny gli attriti a causa della rivendicazione parlamentare della «police générale de la voirie», il «grand voyer» riuscì ad opporsi alla riunione del suo ufficio «au corps des États» e a difendere, almeno fino al 1769, la sua prerogativa di ordinare le riparazioni da compiere sulle vecchie strade di interesse provinciale.

[41] M. Bordes, *D'Étigny*, cit., p. 556. A riprova delle pretese dei tesorieri in questo settore, il presidente del «bureau des finances» così si rivolgeva a d'Étigny il 28 luglio 1764: «Je ne puis compromettre ni borner l'étendue de la juridiction du Bureau des finances, par rapport à la voirie, au préjudice des ordonnances, édits et Déclarations, qui la donnent en entier aux trésoriers de France, dans toute l'étendue de la généralité» (p. 556).

[42] *Ibidem*, p. 558.

Ma l'amministrazione dei «ponts et chaussées» non costringeva i responsabili periferici del servizio a parare solo gli attacchi portati contro di essi da quelle istituzioni e centri di potere che rivendicavano, a vario titolo, proprie competenze nel settore. Essa era fonte di una serie innumerevole di contrasti e di polemiche con la popolazione, le comunità locali, la nobiltà provinciale, i grandi proprietari terrieri. Ogniqualvolta infatti si trattava di decidere l'apertura di una strada, di fissare un tracciato o di rettificare uno già esistente, entravano in gioco una miriade di interessi particolari in grado se non di bloccare, perlomeno di ostacolare seriamente le decisioni assunte dall'intendente.

Nel Béarn, ad esempio, un potente personaggio del luogo, M. de Germenaud, contrario al tracciato della nuova strada da Morlaàs a Vic-Bigorre, dal quale si riteneva danneggiato, non esitò a ricorrere a manovre illegali per ostacolare le decisioni dell'intendente d'Étigny. Assoldato un abitante della sua parrocchia di Vialer, fece distribuire da quest'ultimo un falso avviso di sospensione dei lavori sulla strada alle comunità interessate, che naturalmente non attendevano altro che sottrarsi alla prestazione della propria opera[43].

Nel 1771, la costruzione della strada da Orléans a Pithiviers vide schierati su opposte sponde lo stesso intendente, de Cypierre, e il duca d'Orléans. Mentre quest'ultimo pretendeva che la strada attraversasse, con un tracciato diretto, la sua foresta e agevolasse quindi il commercio del legname prodotto, l'intendente propose invece la congiunzione della nuova strada sulla Paris-Orléans nei pressi di Chevilly, dove sorgeva l'omonimo castello di sua proprietà. Solo nel 1788 la strada venne realizzata, seguendo il tracciato diretto proposto sin dall'origine dal duca d'Orléans (che contribuì in modo cospicuo a finanziarla), ma i contrasti, gli appelli all'autorità centrale, le perizie continuamente richieste all'ingegnere Roger, il quale non aveva mancato di rilevare la

[43] Neanche dopo il suo smascheramento, M. de Germenaud cessò di ostacolare la costruzione della nuova strada, i cui lavori furono interrotti dall'intendente (cfr. M. Bordes, *D'Étigny*, cit., p. 548).

spesa eccessiva che avrebbe comportato l'esecuzione del tracciato voluto dall'intendente, avevano enormemente intralciato i lavori e allungato i tempi di realizzazione[44].

La molteplicità delle istanze e degli interessi coinvolti dall'apertura di una via di comunicazione è ben illustrata dalla fissazione del tracciato della nuova strada che collegava la Bresse al basso-Delfinato, approvato con *arrêt* del Consiglio il 2 maggio 1773. La strada che doveva agevolare gli scambi commerciali della provincia e facilitare gli spostamenti delle truppe, incontrò la ferma opposizione delle città che si ritenevano danneggiate, nei loro interessi economici, dal tracciato: Valence, Vienne, Saint-Vallier. Alle proteste di queste ultime fece riscontro invece il sostegno fornito alla nuova strada, difesa anche dal conte di Saint-Germain segretario di Stato alla guerra, dalle città di Romans e Crest che avrebbero tratto sensibili vantaggi per le loro attività commerciali[45]. Tra i due partiti la polemica fu brusca, condotta a colpi di richieste e di *mémoires* rivolti all'amministrazione centrale, e si protrasse a lungo, con il risultato che i lavori erano in minima parte terminati ancora nel 1786.

Le comunicazioni tra le città di Lourdes e Bagnères provocarono nel 1783 un grave conflitto tra gli amministratori locali di Lourdes, che pure avevano per primi e con forza avanzato la richiesta di un rifacimento della vecchia strada, ed il sotto-ingegnere dei «ponts et chaussées», con residenza a Tarbes, Moisset[46]. Giudicando troppo oneroso il rifacimento e miglioramento del vecchio tracciato, questi aveva optato per la costruzione di una nuova strada che seguisse,

[44] Cfr. L. Guérin, *L'intendant de Cypierre*, cit., pp. 48-51.

[45] La città di Romans difese con particolare vigore la sua causa ed i suoi amministratori accusarono apertamente le città di Valence e di Saint-Vallier di opporsi alla costruzione della strada «couvrant leur intérêt particulier de l'intérêt public»; cfr. sull'intera vicenda J. Petot, *Histoire*, cit., pp. 192-194.

[46] Si tratta di Louis Moisset (1741-1827), sotto-ingegnere nella generalità d'Auch nel 1777 (ma non compare sui registri dell'«école des ponts et chaussées»); cfr. ENPC, Fichier Richard.

secondo i criteri generalmente adottati da questo corpo di ingegneri, un tracciato in linea retta da Lourdes alla congiunzione con la strada Tarbes-Bagnères. Gli amministratori di Lourdes si opposero al piano dell'ingegnere sostenendo che il nuovo tracciato avrebbe privato la popolazione dei migliori terreni ed emarginato i villaggi situati ad est della città; con abilità essi coinvolsero nell'affare l'ufficiale del genio militare della fortezza di Lourdes, col quale giunsero a proporre un tracciato alternativo, ma più tortuoso, a quello dell'ingegnere Moisset. Il conflitto in tal modo esulava dal quadro locale e veniva ad assumere un rilievo nazionale, contrapponendo la direzione dei «ponts et chaussées» a quella delle fortificazioni. L'assemblea dei «ponts et chaussées» confermò il suo parere favorevole al tracciato proposto da Moisset, così come l'ispettore generale Bertrand incaricato dall'intendente di un rapporto sulla questione, ma i lavori rimasero comunque bloccati finché la nuova amministrazione dipartimentale nel 1790 e 1793 non si pronunciò a favore del progetto dei «ponts et chaussées»[47].

Le vicende che abbiamo succintamente riassunto, e alle quali molte altre se ne potrebbero aggiungere, sono particolarmente esemplificative, a nostro avviso, delle difficoltà che l'amministrazione periferica dei «ponts et chaussées» incontrava quasi immancabilmente. La procedura per l'apertura di una nuova strada o per la rettifica di un tracciato già esistente, poteva essere interrotta in qualsiasi momento da manovre di vario tipo messe in atto da diversi soggetti o istituzioni. Se il normale *iter* decisionale faceva seguire all'iniziativa dell'intendente, che teneva conto delle eventuali proposte di comunità rurali e cittadine, l'esame da parte dell'amministrazione centrale degli studi preliminari e dei progetti inviati dagli ingegneri della provincia e la decisione definitiva del Consiglio regio, per poi affidare nuovamente

[47] Per tale ricostruzione si rinvia al breve e interessante saggio di D. Ligou, *La route Lourdes-Bagnères. L'ingénieur Moisset et son conflit avec les administrateurs lourdais*, in *Actes du XIII Congrès d'études de la Fédération des sociétés académiques et savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne*, Albi 1959, pp. 140-146.

l'onere dell'esecuzione all'intendente[48], abbiamo già notato quanti e quali potessero essere gli intralci frapposti a tale *iter* e gli ostacoli, a volte insormontabili, con cui doveva fare i conti l'amministrazione intendenziale.

Tutto ciò conferma quanto sia improponibile oggi l'immagine tradizionale dell'intendente provinciale fornita dalla storiografia ottocentesca, che aveva visto in questo amministratore una sorta di «viceré», onnipotente e slegato da qualsiasi forma di controllo[49]. Tuttavia, è anche fuor di dubbio che furono proprio gli intendenti, con la loro continua ed efficace azione amministrativa, a rendere possibili le grandi realizzazioni del corpo degli ingegneri dei «ponts et chaussées» in provincia, sulle quali si fondò la fama delle vie di comunicazione francesi in tutta Europa nel corso del Settecento. Tanto che questi ultimi vennero giustamente considerati, a fianco degli intendenti della fine dell'*ancien régime*, come gli artefici di quell'«administration éclairée» che rappresentò lo specifico francese dell'assolutismo illuminato che si andava affermando su gran parte del continente europeo.

2. *Territori di frontiera e grandi «pays d'états»*

L'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées», che in periferia, nelle generalità dei *pays d'élections*, poteva contare sull'azione degli intendenti provinciali, oltre che su una folta schiera di ingegneri, non controllava però l'intero terri-

[48] Si veda a tale proposito la dettagliata istruzione del 6 settembre 1776, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 170-174.

[49] Concordiamo in generale con Maurice Bordes il quale, pur sottolineando il carattere innovatore dell'istituzione (che sostituì alla precedente amministrazione collegiale un'amministrazione «di tipo moderno»), ha insistito sull'importanza delle particolarità provinciali in grado di favorire o al contrario condizionare l'azione amministrativa degli intendenti. Quest'ultima infatti si differenziava sostanzialmente, in quanto a modalità di esercizio ed efficacia, a seconda che l'intendente dovesse fronteggiare le pretese delle assemblee rappresentative dei *pays d'états*, oppure operasse in una delle province di più recente annessione (dove non esistevano altri organismi amministrativi) o ancora in una delle tante

torio francese. Ancora nel XVIII secolo, rimanevano ad essa estranee alcune province di recente annessione al regno di Francia, tutta una serie di territori, generalmente situati in prossimità delle frontiere, dotati di assemblee rappresentative e di una più o meno larga autonomia, e, fatto ben più rilevante, i grandi *pays d'états* di Borgogna, Bretagna, Provenza e Linguadoca, che da soli rappresentavano quasi un terzo dell'intero territorio dello Stato[50]. Questi ultimi, che nei secoli passati si erano alquanto disinteressati di tale settore amministrativo, acquisirono, a partire dagli inizi del Settecento, una nuova e più adeguata consapevolezza dell'importanza per la provincia delle vie di comunicazione e rivendicarono con forza la completa e autonoma direzione del servizio. Sicché, alla fine dell'*ancien régime*, le istituzioni rappresentative e gli organismi esecutivi delle quattro province godevano, sia pure in gradi diversi, di un'ampia autonomia nel settore.

Senza voler ricostruire analiticamente la storia dell'organizzazione del servizio in queste province, su cui esistono già d'altronde buoni lavori, ci preme ripercorrere le tappe salienti di questa organizzazione, allo scopo di evidenziare sia i momenti di reale autonomia che il sistema di relazioni, di collaborazione o di scontro, con l'amministrazione centrale. Attraverso l'analisi dell'azione amministrativa delle istanze di governo di questi territori, in un settore così complesso e bisognoso di coordinamento come quello relativo alle vie di comunicazione, ci sembra infatti che si possa valutare meglio anche il funzionamento del servizio centrale e misurare il grado di accentramento realizzato in questo campo. La persistenza di *enclaves* autonomistiche, più o meno estese e

generalità denotate come *pays d'élections*; ed anche in quest'ultimo caso era certamente diverso operare in una provincia sede di parlamento oppure in una delle generalità sottoposte alla giurisdizione del parlamento di Parigi, notoriamente più distante dai problemi specifici delle singole province e poco incline a farsene carico. Cfr. M. Bordes, *L'administration*, cit., pp. 116 ss.

[50] Per un inquadramento generale dell'amministrazione provinciale in questi territori, nel XVIII secolo, si rinvia ancora al lavoro di M. Bordes, *L'administration*, cit.

significative, è d'altronde tanto più interessante se si pensa che anche in questo settore, come in altri campi, si realizzò nel corso del secolo una progressiva estensione territoriale dell'amministrazione centrale.

Nel 1733 i piccoli *pays d'états* di Bresse, Bugey e Gex, territori autonomi situati in Borgogna che non avevano però rappresentanza all'assemblea degli stati della provincia, furono sottoposti «au même ordre et économie qui s'observent dans l'administration des autres chemins du Royaume». L'intendente di Borgogna dovette incaricare della direzione del servizio nei tre territori, per mancanza di personale, l'ingegnere degli stati di Borgogna Julien Bonnichon; nel 1746, però, i tre *pays* ottennero un ingegnere fisso, nominato dal controllore generale delle finanze ma pagato dagli *états* di Bresse, Bugey e Gex[51].

Il Rossiglione, annesso definitivamente alla Francia con il trattato dei Pirenei, aveva conservato fino alla metà del Settecento, sotto l'esclusivo controllo dell'intendente, un regime particolare nell'amministrazione dei «ponts et chaussées». L'esecuzione dei lavori era affidata agli ingegneri militari di stanza nella provincia[52] ed il finanziamento assicurato oltre che da fondi statali, da speciali imposizioni gravanti soprattutto sul commercio. Approfittando della richiesta dell'intendente di un contributo finanziario per la realizzazione di lavori pubblici che preservassero la città di Perpignan dalle frequenti inondazioni del torrente Têt, il controllore generale Machault sollevò nel 1747 il problema della riorganizzazione del servizio, convinto della necessità

[51] Cfr. D. Ligou, *Notes sur les ponts et chaussées en Bourgogne au XVIII siècle*, in *Transports et voies de communication*, Paris 1977, pp. 97-115, cit. a p. 100 (Atti del convegno organizzato a Dijon dall'«Association interuniversitaire de l'Est» il 14 e 15 marzo 1975); su J. Bonnichon, nominato «directeur général des chemins» di Borgogna nel 1731, su proposta del governatore della provincia, il principe di Condé, cfr. Vignon, *Études*, cit., IV, p. 109.

[52] Tuttavia, come abbiamo già indicato, un ingegnere militare era stato espressamente incaricato dei «ponts et chaussées» della provincia nel 1717, subito dopo l'organizzazione del corpo degli ingegneri «civili».

«de mettre les Ponts et Chaussées de la province du Roussillon sur le même pied des autres généralités du royaume»[53]. Nonostante le resistenze e le obiezioni dell'intendente[54], che vedeva in tal modo ridotto il suo potere di disporre liberamente dei fondi e di decidere e affidare, senza alcun controllo, i lavori, la riorganizzazione voluta dal controllore venne sancita, appena due anni dopo, nel 1749. La provincia sarebbe stata sottoposta alla stessa amministrazione delle restanti generalità del regno e gli ingegneri dei «ponts et chaussées», tra i quali va menzionato, per il suo lungo incarico alla direzione del servizio, Kolly de Montgazon[55], avrebbero garantito l'esecuzione dei lavori pubblici.

Solo nel 1770, alcuni anni dopo il decesso di Stanislao Leszczynski, il servizio dei «ponts et chaussées» di Lorena venne completamente integrato nell'amministrazione centrale. Ma, in questo caso, nonostante ancora nel 1766, rivolgendosi

[53] N. Pousthomis, *Les routes en Roussillon, milieu XVIII siècle-milieu XIX siècle*, Perpignan 1986, p. 21.

[54] Questi aveva inutilmente cercato di opporsi alla soluzione prospettata da Machault, sottolineando, in un *mémoire* indirizzato a quest'ultimo, le peculiarità «costituzionali» del Rossiglione, in quanto «pays conquis où il n'y a ni états ny généralité»; il controllore generale si mostrò fermo nelle sue convinzioni, come risulta dalle annotazioni in margine allo stesso *mémoire*: «On sçait assez que ce qui fait la diversité d'administration qui a eu lieu jusques à present en Roussillon est que ce pays a été réuni par conquête depuis un siècle et que tous les établissemens qui ont été faits dans les autres provinces n'y ont pas eu lieu jusques à présent. On croit qu'il convient d'en raprocher peu à peu les usages et les formes d'administrations de celles du surplus du royaume autant qu'il n'y aura pas d'inconvénient. ... On persiste à penser que pour établir l'uniformité dans cette partie et avoir un ingénieur formé dans ces sortes de travaux [lavori pubblici], il convient de suivre ce qui se pratique dans les autres généralités» (*ibidem*, pp. 21, 23).

[55] Pierre Joseph Kolly de Montgazon fu tra i primi allievi dell'«école des ponts et chaussées» (1749), anche se aveva già servito come ingegnere militare volontario agli ordini del principe di Conti, prima di abbracciare la carriera nei «ponts et chaussées». Nominato sottoingegnere a Limoges già nel 1750 e passato ad Amiens nel 1756, fu «ingénieur en chef» in Rossiglione dal 1767 al 1780 e successivamente ricoprì la stessa carica a Valenciennes (ENPC, ms 1911-2-3- e 2866; cfr. anche ENPC, Fichier Richard). Per una lista degli ingegneri in servizio nella provincia dalla metà del Settecento, cfr. N. Pousthomis, *Les routes*, cit., pp. 24-28.

all'intendente, Trudaine affermasse che restava molto da fare «pour ramener l'administration des Ponts et Chaussées de Lorraine aux formes usitées dans le Royaume», la decisione del Consiglio veniva a ratificare in sostanza una situazione di fatto già esistente. La provincia, infatti, già sotto il regno di Stanislao, era stata amministrata alla stregua di una qualsiasi generalità francese: l'intendente vi aveva svolto un ruolo preponderante e gli ingegneri erano stati forniti quasi generalmente dal servizio centrale[56].

L'Alsazia e la Corsica godevano invece di un regime speciale: pur dipendendo dal governo regio, le vie di comunicazione in queste due province non ricadevano sotto il controllo e la direzione dell'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées». Nella prima, *pays d'impositions* che dipendeva dal ministero della guerra, l'intendente assicurava la completa direzione del servizio, decidendo i lavori, approvando i progetti senza l'intervento dell'assemblea parigina dei «ponts et chaussées», e nominando il personale tecnico per la loro esecuzione. L'importanza strategica della provincia, che controllava la frontiera del Reno, aveva spinto il governo, già nel 1718, al termine della guerra di successione spagnola che aveva gravemente danneggiato la rete stradale alsaziana, a decidere la creazione di un servizio dei «ponts et chaussées» in Alsazia. A tale compito vennero chiamati, come abbiamo già indicato altrove, Jean-Baptiste de Régemorte e suo figlio Noël. Superate le iniziali difficoltà, dovute anche alla mancanza di personale qualificato[57], si giunse gradualmente ad una organizzazione razionale del servizio, che riproduceva su scala ridotta quella del servizio centrale. Agli ordini del

[56] Sul servizio dei «ponts et chaussées» in Lorena, cfr. P. Boyé, *Les travaux publics et le régime des corvées en Lorraine au XVIII siècle*, in «Annales de l'Est» XIII, 1899, pp. 380-431 e 529-559 (cit. a p. 385).

[57] A tale proposito, Antoine de Régemorte, che aveva sostituito il fratello Noël alla direzione del servizio, segnalava che nel 1726 nella provincia «la plupart des employés étaient gens de faveur, et dont partie ont fait même quelquefois de mauvaises manoeuvres»; sull'organizzazione dei «ponts et chaussées» in Alsazia nel XVIII secolo, si rimanda più diffusamente a R. Werner, *Les ponts et chaussées*, cit., da cui l'ultima citazione a p. 16.

«directeur des ponts et chaussées», posto al vertice dell'organizzazione provinciale, operavano da uno a tre «inspecteurs principaux», incaricati del servizio in una determinata circoscrizione territoriale, alcuni «inspecteurs particuliers» da essi dipendenti, ed un certo numero di «élèves en pied», agenti regolari dal 1772, reclutati su concorso dopo aver servito in qualità di allievi sovrannumerari.

In Corsica, ultima provincia ad essere annessa al regno di Francia, un servizio dei «ponts et chaussées» fu istituito, e faticosamente a causa dell'azione di freno svolta dall'assemblea rappresentativa della provincia (la «consulta»), solo dopo l'arrivo dei francesi e grazie all'opera del comandante militare dell'isola, vera autorità politica e amministrativa, cui era subordinato anche l'intendente. Nel 1770 Trudaine de Montigny inviò nell'isola cinque ingegneri i quali, posti sotto gli ordini del «commandant en chef», ricevettero il grado di luogotenente. I cinque però, sulle cui vicende torneremo, non tardarono a manifestare un'aperta insofferenza per le condizioni di vita sull'isola ed il proprio malcontento per il distacco patito dal corpo degli ingegneri «civili» (essi dipendevano infatti dal ministero della guerra), chiedendo a più riprese di far ritorno sul continente e di essere reintegrati nel «corps des ponts et chaussées»[58], il che provocò gravi contrasti con il comandante militare dell'isola, conte de Marbeuf.

A complicare ulteriormente il quadro dell'amministrazione dei «ponts et chaussées» in provincia contribuivano inoltre quei numerosi e piccoli *pays d'états*, i cui privilegi la monarchia amministrativa era riuscita a contenere ma non ad annullare del tutto. Gli organismi rappresentativi ed esecutivi di tali territori, situati prevalentemente al nord della Francia e sui Pirenei occidentali, sopravvivevano, nonostante il declino e la cessata convocazione di molte assemblee degli stati, ancora nel XVIII secolo, intralciando e ritardando l'azione amministrativa degli intendenti provinciali, anche laddove

[58] ENPC, ms 2146 (1): «Ingénieurs des Ponts et chaussées envoyés en Corse 1774-1784».

non godessero più di effettivi poteri o non riuscissero ad esercitarli. Essi infatti oscillavano in continuazione tra pretese e aspirazioni autonomistiche nella direzione ed esecuzione dei lavori stradali e incapacità più spesso di far valere tali pretese e di sottrarsi alla tutela del *commissaire départi*[59].

Per quanto godessero in generale di una autonomia sempre più ridotta dall'invadenza dell'azione amministrativa dell'intendente provinciale, i piccoli *pays d'états* pirenaici, *enclaves* comprese nella generalità d'Auch[60], svolsero un ruolo attivo nel settore delle vie di comunicazione, senza peraltro provocare conflitti particolarmente aspri con l'amministrazione regia. Convinti della necessità di collaborare, in un settore così vitale per le sorti economiche della provincia, con l'intendente, essi perseguirono, anzi, una politica di compromesso, delegando l'amministrazione a quest'ultimo o cercando di addivenire a soluzioni di comune accordo sulle principali questioni. Anche gli stati del Béarn, il territorio più importante per estensione, popolazione ed attività economiche, non si sottrassero a tale politica, tanto che, come abbiamo avuto modo di accennare, pure l'accorto e abile d'Étigny dovette combattere e contenere le pretese di istituzioni più antiquate e risalenti piuttosto che quelle dell'assemblea rappresentativa dei ceti.

Nel nord della Francia, gli stati delle province d'Artois, della Fiandra vallone e del Cambresis erano riusciti a conservare una maggiore autonomia nell'amministrazione dei «ponts et chaussées»; pure il Boulonnais, che non era propriamente un *pays d'états*, godeva di particolari attribuzioni nel settore: due *arrêts* del 1729 e 1731 avevano conferito ai suoi deputati il controllo dei lavori pubblici.

[59] Sulla situazione di tali territori si veda, in generale, M. Bordes, *L'administration*, cit., pp. 77-95 e, con riferimento all'amministrazione dei «ponts et chaussées», J. Petot, *Histoire*, cit., pp. 264-267.

[60] Per un inquadramento della complessa situazione amministrativa della generalità d'Auch, che oltre ai *pays d'états* di Soule, Nébouzan, Bigorre, Basse-Navarre e Béarn comprendeva anche i *pays abonnés* di Labourd, Marsan e delle Quatre Vallées, si rinvia al già citato saggio di M. Bordes, *Une grande circonscription*, cit.

In una situazione del tutto singolare si trovava infine il Mâconnais, territorio autonomo compreso nel ducato di Borgogna, i cui «états particuliers» sopravvissero fino alla fine dell'*ancien régime* continuando ad inviare propri rappresentanti agli stati generali della provincia[61]. La «chambre des élus», l'organismo esecutivo degli stati del Mâconnais che si riunivano con cadenza triennale, si occupava, sotto il controllo e la direzione degli stati di Borgogna, dell'amministrazione dei «ponts et chaussées»[62]. La relativa autonomia di cui il Mâconnais godeva, molto spesso più sbandierata che realmente praticata[63], portò all'emergere, anche a causa della mancanza di un testo di legge che precisasse gli ambiti e i limiti dell'intervento delle due amministrazioni in questo

[61] La caratteristica principale di tali territori, dotati di istituzioni rappresentative, quelle che F. Dumont definisce anche col termine di «états secondaires» per distinguerle sia dagli stati generali che dagli stati provinciali veri e propri, consisteva nell'essere incastrati in un *pays d'états* di proporzioni più vaste all'assemblea del quale inviavano spesso una propria rappresentanza. Alcuni di questi «états particuliers» o «secondaires» risultavano già soppressi però, come nel caso della Borgogna quelli della contea d'Auxonne (1639) e di Charolais (1750), nel XVIII secolo (cfr. F. Dumont, *États «généraux» et états «particuliers» dans les provinces françaises*, in *Album É. Lousse*, cit., pp. 27-41).

[62] Sull'amministrazione dei «ponts et chaussées» nel Mâconnais cfr. Vignon, *Études*, cit., IV, pp. 152-162 e, per qualche riferimento, D. Ligou, *Notes sur les ponts et chaussées*, cit.

[63] A tale proposito, nel 1759, gli «élus généraux» di Borgogna scrivevano ai loro pari del Mâconnais, lamentandosi delle pessime condizioni della strada di posta nel tratto compreso in quest'ultimo territorio, causa di continue lagnanze, e del loro immobilismo. Val la pena di citare alcuni passi di tale lettera che consentono di chiarire meglio il ruolo delle due amministrazioni in questo campo: «... cette route continue d'être dans le plus mauvais état, et les voyageurs et voituriers, craignant de briser leurs équipages et ne voulant pas risquer leurs voitures, préfèrent la route de Moulins à celle par la Bourgogne, ce qui cause un préjudice notable à votre pays et au reste de la province. ... Nous avons donc cru, Messieurs, ne pouvoir nous dispenser, en qualité d'administrateurs de la province, de vous donner cet avertissement, et nous sommes persuadés que, guidés par l'intérêt particulier de votre pays autant que par celui de toute la province, vous travaillerez sans retard à faire cesser les justes plaintes du public, par les soins efficaces que vous vous donnerez pour mettre une route aussi intéressante en l'état où elle devrait être depuis longtemps» (Vignon, *Études*, cit., IV, pp. 154-55).

settore, di aspri e lunghi conflitti con gli «élus généraux» della provincia. Come nel caso della modifica del tracciato della strada di posta da Parigi a Lione nel tratto compreso tra Tournus a Sennecey, modifica proposta nel 1769 dagli «élus particuliers» della contea di Mâcon agli «élus généraux» di Borgogna[64].

Protrattosi fino al 1786, senza peraltro trovare una composizione definitiva, tale conflitto, che aveva finito col coinvolgere anche l'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées», chiamata in causa dall'appello presentato al «Conseil du Roi» da un gruppo di cittadini che si opponevano alla modifica di tracciato proposta, non rimase circoscritto alla questione specifica dibattuta ma interessò anche, com'era naturale prevedere, le attribuzioni e la legittimità dell'intervento delle due amministrazioni, quella «generale» di Borgogna e quella «particolare» del Mâconnais.

Già nel 1767 gli stati del Mâconnais avevano rivendicato, senza alcun esito, la completa ed esclusiva competenza sulle vie di comunicazione del loro territorio e chiesto di essere dispensati dall'obbligo di versare alla cassa di Borgogna la somma destinata alle spese per la *voirie*; a tale rivendicazione, sostenuta ancora negli anni successivi, gli *élus* di Borgogna si opposero energicamente arrivando a sostenere, in un *mémoire* distribuito in occasione degli stati generali della provincia nel 1778, la necessità della soppressione dell'«administration particulière» del Mâconnais, che «par un concours de circonstances accidentelles» si era mantenuta «au milieu de la Bourgogne», e contestando le pretese, «le plus évidemment insoutenables», avanzate dagli ammini-

[64] Su tale modifica, che prevedeva di aggirare ad est la montagna di Mouron per evitare la ripida salita tra Tournus e Les Justices e la successiva pericolosa discesa fino a Pymont, appoggiata anche dall'allora sotto-ingegnere degli stati di Borgogna Gauthey, per il quale essa rappresentava un miglioramento notevole della viabilità nella provincia, e sui progetti alternativi presentati nel corso di più di un decennio di polemiche, cfr. L. Blin, *Questions routières et pouvoirs provinciaux. L'affaire de la montagne de Mouron 1769-1786*, in «Annales de Bourgogne» VI, 1934, pp. 7-46.

stratori del piccolo territorio nel campo delle vie di comunicazione[65].

Solo nel 1782 si giunse ad una composizione della lunga controversia, che a partire dal tracciato della strada da Tournus a Sennecey aveva assunto connotazioni più generali, con l'accordo del 17 luglio che riconosceva l'esistenza legale degli stati della contea di Mâcon e delimitava le competenze delle due amministrazioni. L'art. 7 era interamente consacrato alla contrastata questione delle vie di comunicazione: gli «élus particuliers» del Mâconnais si vedevano riconosciuta l'amministrazione dei «ponts et chaussées» del loro territorio, «en vertu de la commission qui leur sera envoyée à cet effet, tous les trois ans, par lesdits Élus généraux», ma questi ultimi si riservavano il potere di decidere, ogniqualvolta veniva approvata l'apertura di una strada che attraversasse in parte il Mâconnais, «seuls et exclusivement l'alignement desdites routes et chemins», di approvare i progetti e i tracciati stradali proposti dagli amministratori del Mâconnais e di ispezionare le vie di comunicazione del suddetto territorio[66].

Anche se l'autonomia di molti dei territori sopra menzionati si rivelava spesso più formale che reale, la confusione amministrativa che ne risultava, particolarmente accentuata nel settore dei «ponts et chaussées», rappresentava indubbiamente un grosso ostacolo alla realizzazione di quella unificazione e centralizzazione amministrativa cui tendeva la monarchia francese. Se si tien conto inoltre dei quattro grandi *pays d'états* che, con ben altra autorità e capacità d'intervento, erano ancora attivi nel XVIII secolo, si può comprendere meglio la solo apparentemente paradossale affermazione di J. Petot secondo cui, ogniqualvolta si trattava di decidere il prolungamento di un tracciato stradale al di là dei limiti dei *pays d'élections*, il controllore generale delle finanze doveva

[65] *Ibidem*, p. 32.

[66] Per il testo integrale di tale articolo, cfr. L. Blin, *Questions routières*, cit., pp. 36-37.

vestire i panni di un vero e proprio ministro degli affari esteri[67].

Gli stati di Borgogna, che nel XVII secolo non si erano molto occupati delle vie di comunicazione della loro provincia, iniziarono, a partire dai primi decenni del Settecento, a prestare una nuova attenzione alle infrastrutture viarie e ad elaborare concreti progetti di intervento[68]. Non potendo però l'assemblea degli stati, le cui sessioni erano triennali, occuparsi direttamente e nel dettaglio della progettazione e del controllo sull'esecuzione dei lavori, la completa amministrazione del servizio dei «ponts et chaussées» venne assunta dall'organismo esecutivo incaricato della gestione degli affari correnti nell'intervallo delle sessioni degli stati, la «chambre des élus»[69]. Questi ultimi godevano in sostanza di un potere analogo, se non maggiore, a quello dell'intendente provinciale nelle generalità dei *pays d'élections*.

Mentre l'assemblea degli stati si limitava a fornire direttive molto generali, agli *élus* spettava il compito di disciplinare fin nei minimi particolari l'intera materia e di dirimere il contenzioso giudiziario. Nel 1708 il «Conseil du Roi» dovette intervenire, chiamato in causa dagli amministratori della provincia, per rintuzzare l'attacco portato contro la loro giurisdizione dal parlamento e dai tesorieri della generalità di Dijon, al cui ufficio era stata demandata la causa intentata da un imprenditore contro l'amministrazione degli *élus*, in seguito all'accusa rivoltagli da questi ultimi di imperfetta esecuzione dei lavori. Con l'*arrêt* del 22 maggio il Consiglio

[67] J. Petot, *Histoire*, cit., p. 261. L'A. porta l'esempio della strada da Lione a Marsiglia per la riva sinistra del Rodano, che vide l'amministrazione centrale impegnata per molti anni in lunghe discussioni con l'amministrazione provenzale ed in veri e propri negoziati con la Santa Sede in quanto la strada passava per Avignone.

[68] Sull'amministrazione dei «ponts et chaussées» in Borgogna, che l'*arrêt* del 1651 aveva attribuito all'assemblea degli stati della provincia, si rinvia al fondamentale lavoro di Vignon, *Études*, cit., IV, in particolare per il XVIII secolo pp. 69 ss., e al breve saggio di D. Ligou, *Notes sur les ponts et chaussées*, cit.

[69] Per alcuni cenni sulla composizione di tale organismo e sulle competenze in generale, cfr. M. Bordes, *L'administration*, cit., pp. 105-110.

respinse le pretese dei tesorieri, le cui attribuzioni generali non si applicavano alla Borgogna, confermando che «lesdits élus connaîtront seuls de l'exécution des adjudications des chemins, ponts et chaussées auxquelles ils auront procédé et dont la dépense sera faite des fonds de la province» e vietando «aux officiers du parlement et cour des aides de Dijon, trésoriers de France, et à tous autres juges, d'en prendre aucune connaissance sous quelque prétexte que ce soit»[70].

L'amministrazione degli *élus*, consolidatasi nei primi decenni del XVIII secolo, doveva però dotarsi dei mezzi e degli strumenti d'azione adeguati per far fronte ai nuovi compiti posti dal servizio dei «ponts et chaussées» e al crescente incremento dei lavori pubblici, cui contribuì senz'altro in misura notevole il ricorso, definitivamente instauratosi nella provincia nel 1727, alla *corvée*. Nel 1724, con una ordinanza che riprendeva una decisione espressa in tal senso dagli stati di Borgogna nella sessione precedente, essi nominarono undici ispettori, per le principali città della provincia, con l'incarico di controllare lo stato delle vie di comunicazione che portavano a tali città. La nomina di questi ispettori, ad ognuno dei quali venne spedita una istruzione che precisava il tipo di intervento cui erano chiamati, intendeva sostituire ad una prassi di controlli sporadica ed affidata di volta in volta ad agenti diversi, un sistema di sorveglianza più uniforme e razionale.

L'esigenza di seguire costantemente le varie operazioni connesse ai lavori pubblici e di intervenire con la necessaria tempestività per la soluzione dei problemi, portò la «chambre des élus», che, riunendosi solo in alcuni momenti dell'anno, non poteva garantire continuità d'intervento, a delegare nel 1730 a ciascuno degli *élus* dei tre ordini rappresentati negli stati della provincia il potere di prendere le decisioni necessarie al funzionamento del servizio nel territorio della propria residenza, e ad affidare lo stesso potere al segretario degli stati, il quale poteva altresì intervenire in caso di assenza degli amministratori designati. L'anno successivo, per far

[70] Vignon, *Études*, cit., IV, p. 75.

fronte alla necessità di una sorveglianza più assidua dei lavori, gli *élus* nominarono inoltre due «commissari generali» con il compito di provvedere alla riparazione delle strade della provincia. Per raggiungere tale scopo, questi ultimi, che si dividevano il territorio della provincia, potevano altresì nominare ciascuno un «directeur principal» e alcuni «directeurs particuliers», nel numero che ritenevano necessario, affinché provvedessero, sotto i loro ordini, alla direzione, sorveglianza e ispezione dei lavori stradali[71].

Ma i commissari generali non tardarono a porre il problema delle competenze tecniche indispensabili per svolgere in modo efficace le loro funzioni: l'ingegnere della provincia infatti non era coinvolto nell'organizzazione del servizio sancita dalla sopra citata delibera[72], e non avrebbe potuto comunque sdoppiarsi per assistere entrambi i commissari nelle loro ispezioni, che si vedevano costretti ad utilizzare personale di scarsa fiducia e per lo più incompetente. Al problema si pose rimedio nel 1752, allorché vennero nominati, per assistere i commissari generali, due sotto-ingegneri, con l'incarico «subordinément à l'ingénieur desdits ponts et chaussées, de veiller à leur construction, à la réparation des chemins et à l'exécution des devis dudit ingénieur, de lever les cartes, plans et profils qui seront jugés nécessaires et de vaquer à toutes autres fonctions et opérations de leur art qui leur seront ordonnées»[73].

Verso la metà del secolo il servizio dei «ponts et chaussées» di Borgogna, che gradualmente era stato creato, appariva dotato di un'organizzazione regolare ed efficiente. Al punto che nel 1759 gli *élus* credettero opportuno fissare in un re-

[71] Cfr. la delibera degli *élus* dell'8 maggio 1731, in Vignon, *Études*, cit., IV, p.j., pp. 20-22.

[72] *Ibidem*, pp. 85-86. Secondo Vignon, fino al 1736 questi si occupava quasi esclusivamente delle «ouvrages d'art» della provincia.

[73] La delibera degli *élus* fa esplicito riferimento, nel tentativo di spiegare il notevole incremento dei lavori stradali nella provincia, all'annessione, avvenuta nel 1751, «des États particuliers du comté de Charolais aux États généraux du duché de Bourgogne» (Vignon, *Études*, cit., IV, p.j., pp. 33-34).

golamento generale i punti principali di questa organizzazione e stabilire con precisione le competenze e l'*iter* decisionale ed esecutivo delle varie operazioni. Il regolamento confermava all'ingegnere della provincia, sotto gli ordini degli *élus* e dei commissari generali, la direzione tecnica del servizio (progettazione, controllo, esecuzione dei lavori, fissazione dei preventivi di spesa e aggiudicazione dei lavori, stima degli indennizzi e collaudo delle opere, ecc.). Alle sue dipendenze, i sotto-ingegneri (un terzo era stato nominato nel 1758), ad ognuno dei quali era assegnato un dipartimento della provincia, avevano il compito di istruire le varie operazioni connesse ai lavori pubblici, di sorvegliarne l'esecuzione e di fornire tutte le informazioni riguardanti il servizio relativamente al territorio di loro competenza[74].

Nel 1778 un nuovo regolamento, che riprendeva in gran parte le precedenti disposizioni, oltre a ricordare i rapporti gerarchici esistenti nell'amministrazione del servizio, fissò regole precise per l'istruzione degli affari da parte degli ingegneri. In particolare l'art. 20 chiariva analiticamente gli obblighi formali di questi ultimi e la procedura burocratica che andava rigidamente seguita nelle varie operazioni[75].

Le autorità amministrative della Borgogna avevano messo a punto un apparato di intervento efficace nel campo delle infrastrutture viarie ed avevano ottenuto, operando auto-

[74] Si veda il testo del regolamento del 15 gennaio 1759, comprendente 23 articoli, in Vignon, *Études*, cit., IV, p.j., pp. 34-36.

[75] Val la pena di citare integralmente tale articolo, che consente di misurare i progressi che si andavano realizzando in antico regime sulla strada della burocratizzazione delle regole amministrative: «Toutes les requêtes, de quelque nature qu'elles soient, concernant l'établissement des chemins ou les indemnités quelconques, seront remises par le premier commis du greffe en exercice à l'ingénieur en chef, après qu'elles auront été registrées et qu'il sera intervenu ordonnance de *soit communiqué*. Ledit ingénieur remettra aux sous-ingénieurs, chacun dans son département, celles qui y seront relatives, et prendra d'eux des reçus datés du jour où il leur aura remis lesdites requêtes. Les sous-ingénieurs, lors de leurs tournées, prendront toutes les notes relatives, ils les signeront et les remettront avec les requêtes à l'ingénieur en chef, qui rédigera les réponses et en fera le rapport devant nous [gli *élus*], pour être statué ainsi qu'il appartiendra» (Vignon, *Études*, cit., IV, p. 119).

nomamente, risultati apprezzabili. Tuttavia, le prerogative autonomistiche della provincia non escludevano del tutto l'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées», che poteva intervenire in caso di conflitti o di controversie tra amministrazione e cittadini o tra differenti istituzioni amministrative. Come abbiamo già accennato di sfuggita, l'ispettore generale Querret ad esempio venne incaricato da Trudaine, cui si era appellato un gruppo di cittadini, di stilare un rapporto sul nuovo tracciato della strada da Tournus a Sennecey, che aveva visto schierati su differenti posizioni gli amministratori del Mâconnais e gli «élus généraux» di Borgogna[76]. Occorre comunque rilevare che l'intervento dell'amministrazione centrale in Borgogna fu effettivamente sporadico e marginale.

Più intensi furono invece, soprattutto a partire dalla metà del secolo, i contatti con l'amministrazione centrale per quanto concerne il personale tecnico dei «ponts et chaussées». Parallelamente infatti ad una organizzazione più razionale ed efficiente del servizio, l'amministrazione provinciale prestò particolare attenzione alle competenze professionali e al reclutamento del personale, che nella prima parte del Settecento veniva per lo più reclutato tra gli ingegneri militari e gli architetti.

Prima del notevole incremento dei lavori, dovuto come abbiamo già indicato all'utilizzazione della *corvée*, un solo in-

[76] Molto interessanti, per comprendere il ruolo ed il tipo di intervento dell'amministrazione centrale, nonché la percezione che di tale intervento o ingerenza si aveva in periferia, risultano alcuni passi di una lettera che, sempre a proposito del suddetto tracciato stradale, l'ingegnere Dumorey inviava nel 1772 al segretario degli stati di Borgogna: «...Quant à la forme, il me semble, Monsieur, que celle qu'on lui fait prendre est la plus contraire à l'administration de la Bourgogne. Je sais que les appels se portent de droit au Conseil, mais dans l'espece dont il s'agit ce serait M. de Trudaine qui sous le nom du Conseil jugera de l'avis des inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, et vous savez combien ces Messieurs sont peu approuvants les projets qui ne sortent pas de leurs bureaux et, combien ils sont ardents à étendre la juridiction de M. de Trudaine. ... Cet exemple serait d'une grande conséquence à l'avenir; le moindre particulier se pourvoirait devant M. de Trudaine et son bureau exercerait à plaisir l'esprit de réformation» (L. Blin, *Questions routières*, cit., pp. 17-18).

gegnere si occupava dei lavori pubblici della provincia: dal 1710 Pierre Morin, già architetto a Dijon, destituito dall'incarico nel 1736 per ordine degli stati della provincia[77]. Un secondo ingegnere venne nominato, per far fronte al carico eccessivo di lavoro, nel 1727; ma alla sua morte, il posto rimase vacante e Julien Bonnichon, che era subentrato a Morin dopo la sua destituzione, rimase l'unico responsabile per la parte tecnica del servizio dei «ponts et chaussées» di Borgogna. A quest'ultimo, provato dalle malattie, gli *élus* affiancarono e nominarono «en survivance» nel 1750 l'ingegnere militare Thomas Dumorey, che restò in carica fino alla morte, intervenuta nel 1782.

Allorché, nel 1752, si rese necessaria la nomina di due sotto-ingegneri, la scelta degli amministratori della provincia cadde su due allievi dell'«école des ponts et chaussées», i cugini, di origine borgognone, Joseph-Antoine e Charles-Joseph Lejolivet[78]; e così pure nel 1758, quando si dovette procedere alla nomina di un terzo sotto-ingegnere, al posto venne chiamato Emiland Gauthey, anch'egli allievo dell'*école,* destinato ad una brillante carriera[79].

[77] Su tale destituzione, e sul lungo processo che seguì, in seguito all'appello presentato al «Conseil du Roi» dall'ingegnere, cfr. L. Blin, *Le procès de Pierre Morin ingénieur de Bourgogne de 1710 à 1736*, in «Mémoires de la Société pour l'histoire du droit et des institutions des anciens pays bourguignons, comtois et romands», 1973-1974, n. 32, pp. 209-241.

[78] ENPC, ms 1911(5); al contrario di quanto afferma Vignon (*Études*, cit., IV, p. 111), che ha utilizzato i fondi archivistici del dipartimento della Côte d'Or, il primo dei due, Joseph-Antoine, non compare però sui registri dell'*école* (per alcune notizie sulla sua carriera di ingegnere, che lo portò al grado di ispettore generale del corpo nel 1795, un anno prima della sua morte, cfr. Tarbé de St. Hardouin, *Notices*, cit., p. 44, il quale riprende anche l'informazione di Vignon). Charles-Joseph Lejolivet, nativo di Orléans ma dall'età di tre anni a Dijon (ENPC, ms 2866), era figlio di Charles-Élie, architetto degli stati di Borgogna e «voyer» di Dijon; alla morte di quest'ultimo, avvenuta nel 1764, il figlio lo sostituì nello stesso incarico. Il fratello di Charles-Joseph, Henry George, più giovane di un anno e allievo anch'egli dell'*école*, seguì pure la carriera nei «ponts et chaussées» e venne nominato nel 1752 sotto-ingegnere nella generalità d'Auch – ms 1911(5)–.

[79] ENPC, ms 1911(10). Sulla carriera di questo grande ingegnere (1732-1806), che dopo essere giunto al vertice dei «ponts et chaussées» di

Quest'ultimo, particolarmente stimato e benvoluto dagli amministratori borgognoni[80], ottenne la direzione tecnica del servizio nel 1782, anno che vide la morte dell'«ingénieur en chef» Dumorey ed il ritiro del sotto-ingegnere Charles-Joseph Lejolivet (richiamato a questo incarico nel 1778) ma in cui si assistette anche ad una importante riorganizzazione del servizio. Furono creati infatti due nuovi posti di «ingegnere» ai quali vennero promossi i sotto-ingegneri Joseph-Pierre Antoine e Pierre Guillemot, che si dovevano occupare della direzione dei lavori rispettivamente nei dipartimenti settentrionale e meridionale della provincia. Il numero dei sotto-ingegneri in funzione rimase invece invariato e fissato in quattro[81].

A completare la nuova organizzazione del servizio, gli *élus* emanarono inoltre, il 9 febbraio 1785, un regolamento in ben centodieci articoli che precisava, con una puntualità e analiticità quasi sconcertanti, le attribuzioni e i compiti, funzionalmente distinti, dei sotto-ingegneri (incaricati dell'istruzione e del controllo delle operazioni), dei due inge-

Borgogna nel 1782 fu nominato anche, in applicazione della legge del 18 agosto 1791, ispettore generale del corpo degli ingegneri, cfr. oltre ai lavori di Vignon e di Tarbé de St. Hardouin (*Notices*, cit., pp. 45-47), F. De Dartein, *La vie et les travaux d'Emiland Gauthey*, in «Annales des ponts et chaussées» s.8, LXXIV, 1904, pp. 5-130. La fama di Gauthey è legata soprattutto alla costruzione di numerosi ponti sulla Saône e sul Doubs, agli studi preparatori per alcune parti dei canali di Borgogna e della Franca-Contea e all'esecuzione del canale di Charolais, di cui era stato anche l'ideatore; egli fu inoltre autore di numerosi trattati di ingegneria.

[80] Ad appena un anno dalla sua nomina a «ingénieur en chef» gli amministratori della provincia sollecitarono la concessione della nobiltà per il loro protetto; la risposta del sovrano fu però negativa, volendo attendere ulteriori prove della sua abilità scientifica e di costruttore per concedere «une grâce qu'il est de règle de n'accorder qu'à un très petit nombre de personnes employées dans les ponts et chaussées» (Vignon, *Études*, cit., IV, pp. 134-35).

[81] A quest'epoca essi erano: Antoine Antoine e François Guillemot, figli dei due già citati ingegneri; il nipote dello stesso Gauthey, François Pourcher, che lo assistette negli studi per la realizzazione del canale di Charolais, e Philibert Maret, allievo dell'«école des ponts et chaussées» (ENPC, ms 1911-30 e 35-), che venne revocato per insubordinazione il 17 febbraio 1784 e ricoprì successivamente la carica di «voyer» di Dijon.

gneri (che dovevano verificare il lavoro dei primi, predisporre i preventivi e valutare i risultati) e dell'«ingénieur en chef», al quale spettava la supervisione del servizio (ma anche la progettazione ed esecuzione delle grandi opere di canalizzazione della provincia, che non erano comprese nel suddetto regolamento e per le quali si serviva di ispettori specialmente incaricati) ed il raccordo con i responsabili dell'amministrazione[82].

Sia dal punto di vista amministrativo che da quello tecnico la Borgogna aveva organizzato e reso funzionante un servizio autonomo dei «ponts et chaussées» che per tanti aspetti aveva poco da invidiare a quello centrale. Il filo diretto che a partire dalla metà del Settecento gli amministratori della provincia instaurarono con la scuola parigina, per quanto concerne il reclutamento del personale tecnico, rappresenta senza alcun dubbio uno degli aspetti più interessanti del funzionamento del servizio, che non fece altresì registrare particolari conflitti o contrasti con i rappresentanti del governo regio nella provincia.

Al contrario della Borgogna, la Provenza non giunse mai ad avere un servizio dei «ponts et chaussées» particolarmente organizzato ed efficiente[83]. Solo con molto ritardo l'assemblea delle comunità della provincia, l'organismo rappresentativo che aveva sostituito gli stati provinciali dal 1639, data della loro ultima riunione, iniziò a prestare una certa attenzione alla manutenzione delle vie di comunicazione, fino ad allora delegata alle comunità territoriali, e a sviluppare un concreto programma di intervento nel campo delle infrastrutture viarie.

La prefigurazione di un intervento più incisivo della provincia e quindi dell'organizzazione di un apparato amministra-

[82] Il testo del regolamento del 9 febbraio 1785, cui rinviamo per i dettagli, è riprodotto integralmente in Vignon, *Études*, cit., IV, p.j., pp. 62-79.

[83] Probabilmente anche per questa ragione non esistono, a differenza di quanto si può verificare ad esempio per la Borgogna o, meglio ancora, per la Bretagna e la Linguadoca, studi approfonditi sui «ponts et chaussées» di questa provincia. Per alcuni cenni, rimandiamo a J. Petot, *Histoire*, cit., pp. 289-295, da noi ampiamente utilizzato.

tivo autonomo, suscitò, anche in questo caso, ma con ben altri esiti rispetto ad esempio alla Borgogna, le resistenze dei tesorieri del «bureau des finances» di Aix. Il conflitto di competenze che oppose questi ultimi, che rivendicavano il diritto di occuparsi, come per il resto del territorio del regno, della riparazione delle vie pubbliche, agli amministratori della provincia (i «procureurs du pays»)[84] e che si protrasse fino alla metà del XVIII secolo, trovò una prima composizione nel 1668. I procuratori si videro attribuita la direzione ed il controllo dei lavori mentre ai tesorieri fu riservata l'attività di «police» e la giurisdizione contenziosa in materia di vie di comunicazione. Non accennando a placarsi i contrasti tra procuratori e «bureau des finances», un *arrêt* del «Conseil du Roi» del 22 agosto 1732, che riprendeva un precedente *arrêt* del 1697 poi revocato a distanza di alcuni anni, affidò la giurisdizione contenziosa all'intendente della generalità di Aix. Ma nel 1758 si ristabilì nuovamente la precedente divisione di competenze tra procuratori e tesorieri sancita nel XVII secolo[85].

Sotto il controllo dell'assemblea della provincia, che nel corso del XVIII secolo aveva notevolmente accresciuto il suo potere di intervento nel settore dei «ponts et chaussées», spinta anche dalle pressioni dell'intendente il cui ruolo nel contesto provenzale fu senz'altro più incisivo di quello svolto ad esempio dal suo collega in Borgogna, i procuratori si occupavano della direzione e dell'amministrazione del servizio. Ad essi spettava l'aggiudicazione ed il controllo sull'esecuzione dei lavori.

Verso la metà del Settecento, le strade della Provenza risultavano divise in due classi: l'amministrazione provinciale assumeva la completa responsabilità, amministrativa e finanziaria, di quelle di prima classe, ma assicurava anche la costruzione e la riparazione di quelle di seconda classe, la

[84] Per alcune brevi informazioni sulla composizione e sulle funzioni degli organismi rappresentativi ed esecutivi della provincia, cfr. M. Bordes, *L'administration*, cit., pp. 96-101.

[85] Cfr. J. Petot, *Histoire*, cit., p. 290.

cui manutenzione restava invece affidata alle comunità locali. La crescita dell'intervento provinciale è testimoniata dall'aumento degli stanziamenti finanziari per i «ponts et chaussées»: nell'ultimo decennio dell'*ancien régime*, dal 1779 al 1789, la Provenza destinava annualmente da 250.000 a 650.000 *livres* per i lavori pubblici. Tuttavia, a fronte del notevole impegno finanziario e nonostante l'attivismo di Boisgelin, arcivescovo di Aix dal 1770 cui spettava di diritto la presidenza dell'organismo amministrativo della provincia, i risultati furono assolutamente mediocri. Di passaggio in Provenza nel 1789, il viaggiatore inglese Arthur Young, pur grande ammiratore delle vie di comunicazione francesi, dava un giudizio quanto mai sconsolato dell'«état scandaleux» in cui si trovava la strada che portava da Aix a Marsiglia, «une des plus grandes routes de France»[86].

Il personale tecnico del servizio, che non brillava certamente per competenza professionale, dipendeva direttamente dai procuratori della provincia. Fino al 1724 un solo personaggio, «l'ingénieur du pays», si occupava della direzione tecnica dei lavori. Solo verso la metà del secolo il servizio cominciò ad assumere una fisionomia più strutturata: una delibera del 9 novembre 1767 nominò, sotto gli ordini dell'ingegnere, un sotto-ingegnere, incaricato di sostituirlo in sua assenza, e quattro geometri con il compito di verificare il lavoro degli imprenditori, di ispezionare le strade della provincia e segnalare gli eventuali problemi o contravvenzioni alla «voirie» e di procedere ai rilevamenti cartografici delle vie di comunicazione aperte o da costruire. Due di questi ultimi furono estromessi dal servizio nel 1769, mentre i restanti due, ai quali si aggiunsero nel 1774 due ispettori, vennero nominati sotto-ingegneri.

Il servizio subì una riorganizzazione nel 1779; esso comprendeva allora un «ingénieur en chef», due ingegneri, tre sotto-ingegneri e un ispettore. Costoro, molto mal pagati, erano ripartiti in cinque dipartimenti, ma risiedevano abitualmente ad Aix. Ad essi si aggiungeva inoltre il personale

[86] A. Young, *Voyages en France*, cit., I, p. 417.

addetto specialmente alla apertura del cosiddetto «canale di Boisgelin», per la derivazione delle acque della Durance fino a Tarascon, comprendente un direttore, un disegnatore e un ispettore dei lavori[87].

Gli ingegneri di Provenza non godevano di una buona reputazione. L'arcivescovo Boisgelin si scagliò più volte, durante la sua amministrazione, contro l'imperizia dell'ingegnere della provincia, il vecchio Valon, e criticò aspramente l'operato di un altro ingegnere provenzale, un certo Brun, per la conduzione dei lavori di canalizzazione. Ma, di fronte alla proposta di sostituire quest'ultimo con un tecnico uscito dall'«école des ponts et chaussées» di Parigi, l'arcivescovo non ritenne opportuno chiamare uno straniero ad incarichi di responsabilità nella provincia, a causa dell'opposizione che avrebbe suscitato tale nomina, e rifiutò di rivolgersi al «corps des ponts et chaussées», «dont la magnificence est excessive, dont la dépense est énorme, dont les pillages sont célèbres».

Tuttavia, nonostante questo astio ed i giudizi sicuramente infondati sul corpo degli ingegneri, lo stesso Boisgelin riconosceva a proposito della costruzione di un ponte sulla Durance che sarebbe stato necessario incaricare dei lavori i «ponts et chaussées» del regno, «car c'est folie de croire que nos ingénieurs en seraient capables»[88]; ed inoltre, come si ricava dai registri della scuola parigina, l'assemblea della provincia garantì un sussidio ad un certo Alexandre Valon, molto probabilmente il nipote del vecchio ingegnere della provincia, che lo sostituì alla sua morte, affinché si istruisse ed approfondisse i fondamenti della scienza dell'ingegnere presso l'«école des ponts et chaussées» di Parigi[89].

In Bretagna, dove più forti furono le resistenze alla centralizzazione amministrativa, il servizio dei «ponts et chaussées» si trovò al centro, nel corso del XVIII secolo, di un

[87] Cfr. J. Petot, *Histoire*, cit., p. 291.

[88] *Ibidem*, p. 292.

[89] ENPC, ms 1911(22-27). Costui fu ammesso all'*école* il 16 febbraio 1769, su presentazione dell'intendente di Provenza, ed uscì nel primo trimestre del 1774.

aspro e interminabile conflitto che contrappose gli stati della provincia ai rappresentanti regi, l'intendente e il «commandant en chef»[90].

Il primo episodio significativo di tale conflitto, dopo che per tutto il XVII secolo gli stati si erano disinteressati delle vie di comunicazione della provincia ed avevano delegato l'intervento in questo campo ai commissari regi, si registrò nel 1720, allorché l'assemblea degli stati di Bretagna deliberò di non concedere i fondi richiesti dal sovrano per le opere stradali della provincia se ai propri commissari non fosse stata concessa la gestione di tali fondi e procedette alla nomina, in ogni diocesi, di tali commissari con l'incarico di indicare le riparazioni più urgenti da compiere e di inviare la documentazione necessaria al comandante o all'intendente della provincia e ai commissari della diocesi di Rennes affinché si procedesse all'aggiudicazione dei lavori.

All'iniziale indecisione del governo regio seguì, anche se con un certo ritardo, una ferma reazione. Il 18 dicembre 1725 un *arrêt* del «Conseil du Roi» ripristinava il precedente assetto dei poteri, riaffidando al comandante militare e all'intendente, o a quest'ultimo soltanto in assenza del primo, le competenze in materia di «ponts et chaussées»: aggiudicazioni, nomina del personale, ordini di pagamento, ecc.; e, di fronte al rifiuto degli stati di registrare il sopra citato *arrêt*, in occasione della sessione del 1726, il giorno della chiusura dei lavori, i commissari regi notificarono all'assemblea la decisione del sovrano di sopprimere tutte le commissioni diocesane, tranne quella centrale operante a Rennes.

La questione delle attribuzioni nell'amministrazione dei «ponts et chaussées» della provincia, a più riprese affrontata nelle successive sessioni degli stati, rimase sostanzialmente immutata: da un lato l'amministrazione provinciale conti-

[90] Sull'amministrazione dei «ponts et chaussées» in Bretagna, il rimando d'obbligo resta Vignon, *Études*, cit., IV, in particolare per il XVIII secolo pp. 198 ss.; ma si vedano anche gli ottimi studi di J. Letaconnoux, *Les grands chemins de Bretagne. Essai sur la résistance provinciale à la centralisation administrative au XVIII siècle*, in «Revue du dix-huitième siècle», janvier-juin 1917, pp. 220-234 e *La construction des grands chemins*, cit.

nuava a rivendicare uno spazio maggiore di intervento e dall'altro il governo si limitava a consigliare ai propri rappresentanti nella provincia di gestire con accortezza e spirito di accomodamento i rapporti con gli amministratori locali. All'inizio degli anni '30, pur persistendo i motivi e le occasioni di conflitto tra intendente e «commission intermédiaire», quest'ultima riuscì a ritagliarsi un campo di intervento più ampio, sviluppando un'azione più incisiva; tuttavia, sotto l'intendenza di Pontcarré de Viarmes, si produsse una reazione che restaurò l'autorità dei rappresentanti dell'amministrazione centrale. Esasperati infine dal fatto che, nonostante fosse la provincia a finanziare i lavori, la commissione non avesse alcun potere di intervento diretto e autonomo nel settore, gli stati avanzarono, senza successo, nelle sessioni del 1742 e 1744, la pretesa più radicale che fossero gli organismi amministrativi della provincia a decidere l'utilizzo dei fondi destinati ai lavori pubblici.

Con l'arrivo nella provincia del duca d'Aiguillon (1753) il conflitto entrò in una fase più acuta. Il comandante militare, assecondato dall'intendente Le Bret, fronteggiò energicamente le pretese degli stati ma non riuscì a venire a capo della loro opposizione. La sensibile ripresa dei lavori stradali nella provincia, garantita dall'azione dei due amministratori[91], dovette fare sempre più spesso ricorso alla prestazione della *corvée*, a causa del rifiuto degli stati della provincia di votare nuovi e consistenti fondi per le vie di comunicazione.

[91] Se è indubbio che sotto l'amministrazione di d'Aiguillon si registrarono sensibili progressi nelle realizzazioni stradali della provincia, non va tuttavia dimenticato che, prima dell'arrivo di quest'ultimo in Bretagna, l'intendente Pontcarré de Viarmes aveva dato un grosso impulso alla progettazione e alla costruzione di una solida rete di vie di comunicazione. Su questo punto si veda il grande lavoro di H. Fréville (*L'intendance de Bretagne, 1689-1790. Essai sur l'histoire d'une intendance en Pays d'Etats au XVIII siècle*, 3 voll., Rennes 1953), il quale contesta nello specifico la tesi, troppo sommaria e unilaterale, sostenuta da M. Marion e tendente ad una rivalutazione sostanziale della figura e dell'operato di d'Aiguillon in Bretagna (*La Bretagne et le duc d'Aiguillon, 1753-1770*, Paris 1898, in specie pp. 67 ss.). Secondo Fréville non si può far risalire «l'ère des grands travaux et des grandes conceptions» nel campo dei lavori pubblici all'arrivo di d'Aiguillon in Bretagna, ma spetta all'intendente

Nonostante il tentativo di associare e di coinvolgere più strettamente la «commissione intermedia» nell'amministrazione dei «ponts et chaussées», il disaccordo scoppiò più violento nel 1757, allorché si trattò di utilizzare i fondi stanziati «pour le soulagement des corvoyeurs»[92].

Come è stato efficacemente scritto da uno dei migliori conoscitori dell'amministrazione dei «ponts et chaussées» di Bretagna, gli stati, che in precedenza avevano sostanzialmente agito in difesa dei propri privilegi e per l'affermazione di più ampie prerogative, attaccarono in questa circostanza l'amministrazione del comandante e dell'intendente «au nom du bien public»[93], schierandosi dalla parte dei «corvoyeurs» e sfruttando le lamentele provenienti dalla popolazione delle campagne. Che la *corvée* e la richiesta di alleggerire il peso di tale imposizione fossero un pretesto, dietro cui si celava la persistente volontà della provincia di ostacolare l'amministrazione centrale onde poter pervenire ad una completa autonomia gestionale, è provato dal fatto che quando, alcuni lustri più tardi, Turgot offrì l'intera amministrazione del

Pontcarré de Viarmes, l'importanza della cui opera amministrativa non è stata a pieno colta nemmeno da J. Letaconnoux, il merito di aver costituito una solida e funzionale organizzazione del servizio dei «ponts et chaussées» (I, pp. 485-501).

[92] Sui contrasti che opposero d'Aiguillon e la commissione degli stati in merito alle misure da applicare per alleggerire il peso della *corvée*, nel 1757, cfr. M. Marion, *La Bretagne*, cit., pp. 72 ss.

[93] J. Letaconnoux, *Les grands chemins*, cit., p. 226. A proposito dei contrasti con la commissione intermedia, così si esprimeva il duca d'Aiguillon in una lettera del 24 giugno 1757 all'intendente Le Bret: «Il est bien prouvé que leur intention n'est que d'allonger notre besogne, de l'embrouiller, afin de faire en sorte qu'il n'y ait jamais de chemins en Bretagne jusqu'à ce qu'ils en aient l'administration, dans l'espérance que les obstacles qu'ils nous présenteront à chaque instant, les plaintes que les Etats feront à chaque tenue de notre mauvaise administration, les murmures des troupes et des voyageurs, nous obligeront à la fin à désirer nous-mêmes d'en être débarrassés ... Si je croyais que le bien public y gagnât, je ne balancerais pas un moment à céder la part que j'ai dans cette administration et je suis persuadé que vous feriez de même; mais je suis au contraire très convaincu qu'il faut pour le bien public que nous veillions nous-mêmes à cette besogne et que la commission en soit totalement exclue» (M. Marion, *La Bretagne*, cit., p. 78).

settore alla provincia, in cambio dell'abolizione della *corvée* e della sua sostituzione con un'imposta pecuniaria, analogamente a quanto avveniva nel resto del territorio francese, quest'ultima rifiutò seccamente la proposta.

Malgrado alcune importanti concessioni, come ad esempio il coinvolgimento degli stati nei lavori per *corvée* o la concessione agli stessi del diritto di procedere alle aggiudicazioni delle grandi opere pubbliche, i rapporti tra d'Aiguillon e le istituzioni provinciali rimasero estremamente tesi, tanto che nel 1770 il «commandant en chef» fu costretto ad abbandonare la Bretagna. Tale data segna l'inizio di una diversa fase nella storia amministrativa della provincia, caratterizzata da un'opposizione sempre meno energica del potere centrale alle rivendicazioni autonomistiche degli stati provinciali.

Subito dopo il ritorno in Bretagna, come intendente, di Pontcarré de Viarmes, nella sessione del 1775 gli stati incaricarono la commissione dei lavori pubblici di protestare con i rappresentanti regi per «le peu d'utilité que la province a retiré des sommes immenses accordées pour les travaux publics» e di ripresentare la richiesta che venisse loro attribuita, di fronte agli inconvenienti derivanti dalla poco funzionale spartizione di competenze, la «partie ordonnative» del servizio[94]. Rimasta in sospeso per alcuni anni, tale richiesta venne nuovamente e con più forza avanzata nella sessione del 1780-81, accompagnata da un interessante *mémoire* indirizzato a Necker nel quale la commissione intermedia ricostruiva, naturalmente in modo interessato, la storia dell'amministrazione dei «ponts et chaussées» della provincia ed attribuiva il cattivo stato delle vie di comunicazione, molto spesso imputato alla propria responsabilità, al fatto che «dans l'administration actuelle, tout est ... concentré dans un seul homme [l'intendente], absolument étranger à la province, qu'il doit quitter après quelques années de séjour»[95]. Con-

[94] Vignon, *Études*, cit., IV, p. 213.

[95] Si veda il testo integrale di questo *mémoire*, in Vignon, *Études*, cit., IV, p.j., pp. 86-91; in un altro punto così si esprimeva la commissione sem-

seguentemente rivendicava l'intera amministrazione del settore per gli stati della provincia (l'«assemblée nationale» come venivano definiti nel citato *mémoire*), affermando che in tal modo non solo il servizio avrebbe funzionato meglio e con minor spesa, ma che ne avrebbero beneficiato anche i contadini, sulle cui spalle ricadeva il gran peso della *corvée*, e la rete stradale della provincia. Accogliendo tale richiesta, al termine di quasi un secolo di incessanti conflitti, un *arrêt* del «Conseil du Roi» del 4 febbraio 1785 accordò agli stati di Bretagna, che la delegarono immediatamente alla commissione, «la pleine et entière administration des grands chemins de la province»[96], riservando al sovrano il solo potere, del tutto teorico, di approvare il programma dei lavori.

Intorno alla direzione del personale tecnico dei «ponts et chaussées» si giocò uno scontro particolarmente aspro tra istituzioni provinciali e potere centrale, ai cui rappresentanti spettava la nomina di tale personale[97]. Nel 1737 solo tre ingegneri, di cui uno col titolo di «ingénieur en chef», operavano in provincia, escludendo quelle numerose figure («inspecteurs», «reviseurs», «piqueurs», «lamballais», «perraieurs») che con compiti esecutivi li coadiuvavano nell'esercizio delle loro funzioni. Queste figure vennero progressivamente scomparendo nel corso del secolo, soprattutto dopo il 1755, mentre il numero di ingegneri e sottoingegneri aumentò, anche se in misura estremamente contenuta tenendo conto della estensione geografica della provincia.

La disorganizzazione del servizio attirò l'attenzione dell'in-

pre a proposito dell'intendente: «Le commissaire départi habite ou Paris ou la capitale de la province: il est dépourvu de toutes connaissances locales; il finit toujours par s'en rapporter aux ingénieurs qui sont sous ses ordres et avec lesquels il a une relation plus intime, en sorte que dans le fait ce sont ceux-ci qui sont les vrais administrateurs».

[96] Vignon, *Études*, cit., IV, p. 215.

[97] In merito al personale tecnico dei «ponts et chaussées» di Bretagna, si veda J. Letaconnoux, *La construction des grands chemins*, cit. e J. Petot, *Histoire*, cit., pp. 273-276.

tendente Pontcarré de Viarmes, appena nominato in Bretagna. Come prima misura questi redasse un «plan de régie pour les grands chemins», nel quale venivano precisate le funzioni e le responsabilità di ingegneri e ispettori, e nel 1749 costituì un «bureau des ponts et chaussées», al cui responsabile sarebbero stati sottoposti «toutes les affaires concernant les grands chemins»[98]. Le funzioni dell'«ingénieur en chef», all'autorità del quale era sottoposto il personale tecnico, erano fissate con precisione: egli doveva dirigere e controllare i lavori, sorvegliare il personale, svolgere ogni anno alcune ispezioni sulle strade della provincia, verificare i progetti e sorvegliare il lavoro degli imprenditori, riferire all'intendente su tutti i progetti d'apertura di nuove strade, delle quali stabiliva anche il tracciato definitivo.

Come è stato affermato da H. Fréville, Pontcarré de Viarmes «établissait une autorité dans le monde des Ponts-et-Chaussées; il substituait une règle définie à des initiatives désordonnés». Ma per far funzionare la macchina che si metteva in moto occorrevano tecnici motivati e competenti. Nel 1742 l'intendente poté contare, per la realizzazione dei suoi programmi, sull'apporto di un abile ingegnere, Chocat de Grandmaison, che, in procinto di lasciare Rennes, dove aveva diretto i lavori di ricostruzione della città, per un posto nel corpo dei «ponts et chaussées» ad Orléans, accettò invece l'incarico di ispezionare le strade e le opere pubbliche della provincia. L'anno successivo, su proposta dell'intendente, venne nominato «inspecteur général des Ponts et Chaussées de Bretagne», carica che cumulò con quella di ingegnere della città di Rennes. Tuttavia, i rapporti dell'ingegnere, che nel frattempo era stato nominato «ingénieur en chef», con gli organismi amministrativi della provincia, che dovevano votare i fondi per la retribuzione del personale, non furono affatto facili, tanto che nel 1762, di fronte alle pressioni degli stati provinciali, che lo accusavano ingiusta-

[98] Sull'intendenza di Pontcarré de Viarmes in Bretagna e sulla sua opera nel settore dei «ponts et chaussées», cfr. H. Fréville, *L'intendance*, cit., I, pp. 485 ss. (cit. a p. 489 e la successiva a p. 490).

mente di numerose irregolarità, l'intendente fu costretto a sospenderlo dalle sue funzioni[99].

Ma Chocat de Grandmaison non fu il solo ad incontrare difficoltà con gli stati della provincia. Un altro grande ingegnere, Henri Frignet, già «ingénieur en chef» in Franca-Contea, inviato in Bretagna da Perronet su richiesta dell'intendente e del comandante militare, si scontrò in numerose occasioni con gli amministratori provinciali. Esasperato dagli ostacoli continuamente frapposti da questi ultimi al funzionamento del servizio e avvilito dalla poca considerazione in cui erano tenute le competenze scientifiche e tecniche degli ingegneri[100], Frignet chiese ripetutamente la riunione del personale dei «ponts et chaussées» di Bretagna al corpo centrale degli ingegneri[101] e, allorché gli stati della provincia ottennero l'intera amministrazione del servizio, nel 1785, stanco dei sospetti e delle maldicenze nei suoi riguardi, presentò la sua domanda di «retraite» con una richiesta di pensione.

Accantonata momentaneamente, in seguito agli attestati di stima ricevuti dai suoi subordinati e al temporaneo miglioramento dei rapporti con la commissione intermedia, essa venne ripresentata due anni dopo, nel 1787, quando le gratificazioni per gli ingegneri proposte dalla commissione furono tenacemente rifiutate dalla nobiltà, i cui commissari giunsero addirittura a chiedere la riduzione a quattro del numero

[99] Per ulteriori notizie sulla carriera di Chocat de Grandmaison, uno dei migliori collaboratori di Pontcarré de Viarmes prima e di d'Aiguillon poi, cfr. H. Fréville, *L'intendance*, cit., pp. 490-492; sulla sospensione dalle funzioni dell'ingegnere da parte di d'Aiguillon, si veda M. Marion, *La Bretagne*, cit., p. 80 e Vignon, *Études*, cit., IV, pp. 253-54.

[100] Nel 1772, rendendo conto all'intendente dei lavori della *corvée* e dell'ispezione condotta assieme ai membri della commissione intermedia a proposito delle opere in aggiudicazione, così si esprimeva Frignet: «L'ingénieur en chef n'est qu'un zéro en chiffre, s'il n'est de l'avis des commissaires toujours prévenus: ici on juge les hommes et non les affaires ... c'est toujours la passion et le préjugé qui dirigent les opérations» (Vignon, *Études*, cit., IV, p. 257).

[101] ENPC, ms 2630.

degli ingegneri della provincia e la soppressione della carica di «ingénieur en chef». L'ingerenza degli amministratori nelle più minute questioni del servizio era tale, e così nociva per il servizio stesso, che in una lettera a de La Millière, Frignet non riusciva a trattenersi da un risentito sfogo nei loro confronti: «Ce n'est pas sans peine et sans beaucoup de contestations humiliantes pour moi que j'ai pu obtenir ma retraite au moment de la clôture des États ... D'ailleurs, Monsieur, comment tenir aux ordres souvent ridicules et absolument opposés au bien du service, de quatre-vingt-dix commissaires inspecteurs des travaux qui veulent en savoir plus que tous les ingénieurs réunis?»[102].

Il primo e complesso problema che Frignet tentò di risolvere, appena giunto al vertice del servizio dei «ponts et chaussées» di Bretagna, fu quello relativo alla formazione, alquanto scarsa, e al reclutamento del personale tecnico, che fino ad allora non aveva obbedito ad alcun criterio preciso, se non a quello della protezione e del favoritismo, ed anzi aveva dato luogo a stridenti anomalie, come ad esempio il mercanteggiamento delle cariche[103]. Nel 1770 egli fondò a Rennes, completamente a sue spese, una scuola per la formazione degli aspiranti ingegneri, sul modello della già famosa scuola parigina presso la quale lo stesso Frignet si era istruito[104]. Anche a proposito di tale scuola, che in realtà si confondeva con il suo ufficio ma che indubbiamente con-

[102] Lettera del 26 gennaio 1787, riportata in Vignon, *Études*, cit., IV, p.j., pp. 100-101.

[103] Sovente accadeva che il titolare vendesse il suo posto ad un candidato che successivamente chiedeva come proprio sostituto. Il 28 settembre 1778 Frignet scriveva indignato all'intendente: «C'est d'aujourd'hui pour la première fois que j'apprends qu'on peut vendre une place d'ingénieur» e aggiungeva ironicamente «sans doute on peut aussi en acheter les talents». Sempre Frignet denunciò i patteggiamenti intercorsi tra l'ingegnere di Pontivy ed il sotto-ingegnere Pichot affinché quest'ultimo succedesse al primo in cambio di una somma di denaro e dell'impegno a versare una parte dei suoi emolumenti al vecchio ingegnere fino alla morte di quest'ultimo. Pichot non ottenne la successione desiderata (J. Letaconnoux, *La construction des grands chemins*, cit., p. 86).

[104] Figlio di un «entrepreneur en province», Henri Frignet entrò all'«école des ponts et chaussées» due anni dopo la sua fondazione, il 4

tribuì, nonostante l'irregolarità del funzionamento, ad elevare la preparazione tecnica del personale, l'«ingénieur en chef» entrò in conflitto con gli stati della provincia, che solo dopo molte sollecitazioni e con enorme ritardo concessero i risarcimenti, promessi dall'intendente, per gli anticipi e le spese sostenute[105].

Negli stessi anni in cui Frignet creava l'«école» di Rennes, vennero fissandosi e precisandosi le procedure per il reclutamento e la selezione del personale tecnico. Un'ordinanza del «commandant en chef», duca di Duras, e dell'intendente d'Agay del 24 dicembre 1770 stabilì che la promozione da sotto-ingegnere a ingegnere sarebbe avvenuta solo tramite un regolare concorso e sulla base degli attestati di capacità e di servizio forniti dall'«ingénieur en chef». La stessa prassi del concorso venne fissata per il reclutamento, fino ad allora governato da criteri alquanto discutibili, dei sotto-ingegneri. Quando gli stati della provincia assunsero l'intera amministrazione del servizio, dettarono anche le regole e le condizioni dei concorsi. Per il concorso al posto di «ingénieur en chef» i temi d'esame venivano scelti da Perronet, il direttore dell'«école des ponts et chaussées» di Parigi, che giudicava anche le prove, come avvenne in occasione del concorso per la sostituzione di Frignet, nel 1787, da cui risultò vincitore il bretone Besnard[106]. I concorsi per i posti di sottoingegnere erano invece giudicati da una commissione composta dall'«ingénieur en chef», da quattro «examinateurs» scelti tra gli ingegneri e dai commissari degli stati provinciali.

agosto 1749 all'età di 29 anni (ENPC, ms 2866). Il 9 marzo 1753 ottenne la nomina a sotto-ingegnere nella generalità di Lyon, ma chiese di rimanere ancora per un anno presso la scuola allo scopo di perfezionare la sua preparazione nel campo dell'architettura (ENPC, ms 1911-7-).

[105] Per maggiori informazioni sull'*école* di Bretagna, a proposito della quale torneremo nel prosieguo del lavoro, si rimanda al già citato J. Letaconnoux, *La construction des grands chemins*.

[106] Su quest'ultimo concorso cfr. Vignon, *Études*, cit., IV, pp. 258-59 e più in generale sul tema J. Letaconnoux, *La construction des grands chemins*, cit., pp. 89 ss. Con la nuova divisione amministrativa della Francia in dipartimenti, Pierre Besnard venne nominato, nonostante l'opposizione dell'assemblea centrale dei «ponts et chaussées», ispettore generale per i dipartimenti compresi nelle vecchie province di Bretagna e Normandia.

Del continuo conflitto tra stati provinciali e rappresentanti del governo regio nella provincia ebbe a soffrire le conseguenze soprattutto il personale tecnico, soggetto all'autorità dell'intendente e del «commandant en chef», dai quali veniva nominato, ma costretto a fare i conti quotidianamente con le ingerenze nella propria attività della commissione provinciale; in particolare furono più spesso esposti ai sospetti e alle vessazioni di quest'ultima gli ingegneri più legati all'amministrazione monarchica, in quanto provenienti direttamente magari dal corpo centrale dei «ponts et chaussées», e per tale motivo considerati, al pari degli intendenti, come gli agenti principali della monarchia amministrativa. Accanto alla richiesta di gestire autonomamente e per intero il servizio, gli organismi amministrativi della provincia rivendicavano infatti il potere di nominare e formare anche il personale, da reclutare prevalentemente, se non esclusivamente, nella provincia. Era così visibile e radicato tale provincialismo che nella già citata lettera a de La Millière, Frignet poteva affermare con evidente astio e risentimento: «Tous les sujets étrangers sont ici traités comme des Anglais en temps de guerre»[107].

Anche a causa di tale radicata diffidenza, il personale dei «ponts et chaussées» di Bretagna fu, nel corso del XVIII secolo, poco numeroso, oberato di lavoro, mal pagato per le eccessive preoccupazioni di economia degli stati provinciali, e tenuto in scarsa considerazione[108]. Interessante è, a tale proposito, il paragone con l'altro grande *pays d'états*, la Linguadoca, continuamente proposto anche in quest'epoca. Nel redigere, su richiesta dell'intendente, un quadro riassuntivo del personale tecnico della provincia nel 1779, da inviare alla «commission intermédiaire», l'ingegnere Frignet

[107] Vignon, *Études*, cit., IV, p.j., p. 101.

[108] Per quanto riguarda le condizioni di lavoro, economiche e sociali del personale tecnico occupato nei «ponts et chaussées» di Bretagna, si rinvia alle interessanti pagine di J. Letaconnoux, *La construction des grands chemins*, cit., pp. 93 ss., dove sono riportate le osservazioni di molti ingegneri che, criticando la situazione del servizio in Bretagna ed i carichi di lavoro loro imposti, lodano la ripartizione dei compiti e l'organizzazione vigente nell'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées».

allegava a tale documento un raffronto con le altre province del regno, tenendo conto del rapporto tra spese per il personale ed estensione della rete stradale e soffermandosi in particolare sulla comparazione tra Bretagna e Linguadoca. Da tale confronto emergeva nettamente la situazione di arretratezza della Bretagna, che doveva valere come un atto di accusa nei confronti dell'amministrazione provinciale: «Cette province [la Linguadoca] n'est percée que de 500 lieues de routes, toutes faites à prix d'argent, sous le plus beau ciel du monde, en l'abondance de la meilleure matière: cependant il y a trois ingénieurs en chef, soixante-trois ingénieurs, sous-ingénieurs ou directeurs, qui ont ensemble 124.600 liv. de traitement, compris 30 à 40.000 liv. de gratifications annuelles. En Bretagne, il y a 865 lieues de routes, presque le double du Languedoc; les ouvrages s'y font par corvée, la matière y est rare et mauvaise dans beaucoup d'endroits et les pluies très fréquentes. Cependant il n'y a que vingt et un ingénieurs, compris le chef, et 36.000 liv. d'appointements. Quelle différence!»[109].

Mentre in Bretagna la lotta tra potere centrale e stati provinciali finì col paralizzare molto spesso la gestione del servizio, con le inevitabili conseguenze sulle infrastrutture viarie, la Linguadoca rappresentò nel corso del XVIII secolo l'esempio più citato per illustrare i vantaggi assicurati dall'autoamministrazione locale e fornì quasi il modello del corretto funzionamento delle relazioni tra governo centrale e istanze autonomistiche provinciali[110]. Sono molto note, a tale proposito, le osservazioni di Tocqueville in cui il grande storico francese esprime la sua ammirazione per l'amministrazione degli stati di Linguadoca con riferimento in particolare alle realizzazioni nel campo dei lavori pubblici e delle vie di comunicazione, lodandone «la sagesse, l'équité et la

[109] Vignon, *Études*, cit., IV, p. 256.

[110] Per una sintetica comparazione tra l'organizzazione politico-amministrativa delle due province di Bretagna e di Linguadoca, cfr. É. Appolis, *Les états de Languedoc au XVIII siècle. Comparaison avec les états de Bretagne*, in *L'organisation corporative*, cit., (Études, II), Louvain 1937, pp. 129-148.

douceur», e riconoscendo in generale la superiorità dei «procédés du gouvernement local» rispetto a quelli in vigore nelle province amministrate direttamente dal sovrano[111].

Anche in Linguadoca, prima del XVIII secolo, i lavori stradali ricadevano sotto la responsabilità delle comunità locali e delle circoscrizioni amministrative minori, diocesi e *sénéchaussées*[112]. Nello spazio lasciato libero dall'amministrazione provinciale, che continuava a disinteressarsi della materia, l'intendente poté efficacemente intervenire, senza incontrare molte opposizioni, a completare l'azione amministrativa delle comunità locali, quando non si sostituì del tutto a queste ultime. Non solo i grandi lavori pubblici della provincia, di cui l'apertura del canale dei due mari rappresenta l'esempio più prestigioso, ma anche importanti strade di rilevanza strategica furono progettate ed eseguite dal governo regio, e sostenute del tutto o in parte anche finanziariamente.

Solo con il XVIII secolo l'amministrazione provinciale iniziò ad acquisire consapevolezza dell'importanza delle vie di comunicazione ed accettò di intervenire direttamente nel finanziamento, inizialmente con una quota modesta, dei lavori pubblici. Una delibera degli stati provinciali del 4 febbraio 1709 mentre riconosceva che la manutenzione dei ponti e delle vie pubbliche avrebbe continuato ad essere esercitata, come in precedenza, dalle diocesi e *sénéchaussées*, stabilì anche che, in caso di spese eccedenti le quote di contribuzione di tali circoscrizioni amministrative, sarebbe intervenuta ad assicurare la copertura finanziaria dei lavori direttamente la provincia.

A partire da questa data l'intervento degli stati provinciali nel settore dei «ponts et chaussées» divenne sempre più incisivo e frequente, a ragione anche del notevole aumento

[111] A. de Tocqueville, *L'Ancien Régime*, cit., II, pp. 253-261 (cit. a p. 257).

[112] Per alcune sommarie indicazioni sulla composizione delle istituzioni rappresentative e sull'organizzazione amministrativa della provincia, si rinvia ancora a M. Bordes, *L'administration*, cit., pp. 110-115.

dei lavori pubblici e della scarsità di mezzi finanziari delle minori unità amministrative. La delibera del 1709 non trovò completa attuazione e gli stati della provincia dovettero accollarsi l'onere della riparazione delle strade conducenti alle stazioni di posta; nel 1737 inoltre gli stessi stati deliberarono che i lavori iniziati a spese della provincia sarebbero stati condotti a termine secondo le stesse modalità.

L'inidoneità del tradizionale sistema delle quote di contribuzione a garantire l'efficace svolgimento dei lavori, spinse la provincia a farsi completamente carico delle più importanti vie di comunicazione. Nel 1756, data che segna una tappa fondamentale nello sviluppo dei lavori stradali della Linguadoca, l'amministrazione provinciale assunse la direzione e la gestione delle strade comprese nella «ligne de la poste», che attraversavano l'intera provincia da Pont-Saint-Esprit a Toulouse passando per Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne e Carcassonne[113]. Su tali tratti di strade gli stati decidevano gli interventi da eseguire ed i commissari da essi designati procedevano all'aggiudicazione dei lavori e firmavano le ordinanze di pagamento. Le restanti strade, quelle colleganti le città episcopali alla rete postale e quelle di prevalente interesse locale, restavano affidate alla competenza delle circoscrizioni amministrative inferiori.

Sotto la direzione e il controllo dei «syndics généraux» della provincia, tale divisione di attribuzioni rimase in vigore fino alla fine dell'*ancien régime*. Esteso era però anche il potere del governo e dei suoi rappresentanti nella provincia. Le delibere dell'assemblea degli stati provinciali dovevano essere omologate con *arrêt* del «Conseil du Roi»; all'intendente provinciale era demandata la *police* sulle vie di comunicazione ed il compito di far osservare i regolamenti promulgati dall'assemblea degli stati. Su richiesta degli stessi deputati degli stati, un *arrêt* del 16 ottobre 1724 attribuì le contestazioni relative alla costruzione e alla manutenzione delle grandi

[113] Cfr. in breve É. Appolis, *Les États de Languedoc et les routes royales au XVIII siècle*, in *X Congrès international des sciences historiques* (Roma 1955), Louvain-Paris 1958 (Études, XVIII), pp. 215-236, e più in generale J. Petot, *Histoire*, cit., pp. 297 ss.

strade della provincia al giudizio, ritenuto più celere e efficace, dell'intendente; e, nonostante questo tipo di contenzioso venisse successivamente assegnato in parte anche ai giudici ordinari con appello al parlamento, la competenza dell'intendente a dirimere queste liti venne riaffermata in seguito a più riprese.

Nonostante la crescente iniziativa degli stati provinciali nel campo delle vie di comunicazione, il governo regio svolse, come abbiamo già indicato, tramite i propri rappresentanti e l'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées», un'opera estremamente importante nella provincia, provvedendo direttamente alla costruzione e alla manutenzione delle «routes royales»[114]. La principale ragione di tale intervento era data dalla necessità di rendere più agevole e sicuro il trasporto del sale nelle restanti province del regno, genere su cui gravava una contestata imposta dalla quale la monarchia ricavava significative fonti di entrata.

Nel secondo quarto del XVIII secolo, facendo seguito alle sollecitazioni e alle richieste provenienti dai «fermiers généraux» che reclamavano una via di comunicazione più comoda per rifornire di sale l'Albigeois, il Rouergue e l'Alvernia, il governo portò a termine, senza alcuna opposizione da parte degli stati provinciali, probabilmente anche perché la direzione tecnica dei lavori venne affidata a «gens de la province», la costruzione della strada da Toulouse a Gaillac, prolungata poi nella seconda metà del secolo fino al ponte di Tanus.

L'apertura della nuova strada tra Linguadoca ed Alvernia, alla quale concorsero finanziariamente anche gli stati della provincia, portò al coinvolgimento per la prima volta dell'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées» nella progettazione e nell'esecuzione di una via di comunicazione in Linguadoca. L'assemblea degli stati pretese però che l'ingegnere nominato dall'amministrazione centrale fosse assi-

[114] Su ciò si rinvia all'importante lavoro di É. Appolis, *La construction des routes royales en Languedoc au XVIII siècle*, Albi 1941, da noi abbondantemente utilizzato.

stito nelle operazioni tecniche dal direttore dei lavori pubblici della provincia nella *sénéchaussée* di Beaucaire e Nîmes, Henri Pitot[115].

Sia Pitot che Pollart, l'ispettore generale incaricato dal «Conseil du Roi» di redigere i progetti ed i preventivi per la costruzione della strada, optarono, rispetto al precedente progetto che attraversava il territorio del Velay, per il nuovo tracciato, situato più a est, del Vivarais, che, nonostante l'opposizione della diocesi di Alès, venne effettivamente realizzato. Tuttavia, gli stati provinciali, che mal sopportavano di vedere la direzione tecnica dei lavori quasi interamente affidata al personale del corpo centrale dei «ponts et chaussées», soprattutto dopo che nel 1756 avevano sancito con forza la loro iniziativa nel campo dei lavori pubblici, rivendicarono e ottennero dal governo regio, a partire dal 1770, la direzione delle opere concernenti la costruzione della strada, che proseguì a rilento fino alla fine dell'*ancien régime*.

Diversa fu la sorte della strada da Lodève a La Pezade, in grado di collegare Linguadoca e Rouergue, sul cui tracciato si espressero favorevolmente anche gli stati della provincia il 12 marzo 1754. L'importanza della strada per il commercio del sale e la scarsità delle risorse finanziarie delle diocesi di Montpellier, Béziers e Lodève, interessate dal tracciato, spinsero però gli stati a delegare la costruzione alla responsabilità esclusiva del governo centrale. Le somme ricavate dalla «crue du sel» furono quindi incamerate dalla cassa dei «ponts et chaussées», la cui amministrazione, sotto l'autorità del controllore generale delle finanze, venne incaricata della direzione dei lavori. In occasione comunque del successo riportato dall'assemblea provinciale che nel 1770 aveva ottenuto il controllo dei lavori della «route royale» per l'Alvernia

[115] Nato ad Aramon nel Gard il 31 maggio 1695, Pitot si segnalò per essere stato ammesso all'Accademia delle scienze di Parigi a soli 29 anni; scrisse numerose opere scientifiche ed oltre che direttore dei lavori pubblici per la provincia di Linguadoca fu anche ispettore della navigazione del «canal du Midi»; si distinse inoltre per la costruzione di alcuni bei ponti e dell'acquedotto di Montpellier (J. Petot, *Histoire*, cit., p. 311).

attraverso il Vivarais, il presidente dell'assemblea rivendicò anche, senza successo, agli stati la direzione dei lavori della strada da Lodève a La Pezade. Come per la prosecuzione della strada da Toulouse a Gaillac fino ad Albi e al ponte di Tanus, alla cui direzione dei lavori si alternarono eccellenti ingegneri dei «ponts et chaussées»[116], che incontrarono tuttavia molte difficoltà di carattere tecnico e politico, anche quest'ultima «route royale», «la plus belle des routes, taillée dans la montagne» secondo la testimonianza di Arthur Young[117], venne interamente eseguita dall'amministrazione centrale e la direzione dei lavori assicurata dai suoi tecnici.

L'intervento dell'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées» nella costruzione delle «routes royales» della provincia e le contestazioni mosse episodicamente dall'amministrazione provinciale di Linguadoca per ottenerne la direzione dei lavori, ponevano oltre al problema della copertura finanziaria delle opere, visto che nella provincia non si faceva ricorso alla *corvée*, anche quello del rapporto tra tecnici provenienti dal corpo centrale dei «ponts et chaussées» e ingegneri della provincia. Al contrario di quanto abbiamo sottolineato per la Bretagna, questo rapporto non fu particolarmente conflittuale, anzi tra queste due categorie di tecnici vi fu in qualche circostanza collaborazione, come ad esempio nel caso del tratto di strada da Toulouse a Gaillac, tracciato dal direttore Clapiès, e molto spesso si instaurò una sana e produttiva competizione. Scrivendo all'intendente della provincia il 25 aprile 1758, lo stesso intendente delle finanze e responsabile del servizio dei «ponts et chaussées», Daniel Trudaine, sottolineava l'importanza, anche per gli ingegneri dell'amministrazione centrale, dell'emulazione e della competizione con i loro omologhi e rivali di Linguado-

[116] Tra questi val la pena di segnalare Léger Laroche e P. François Remillat, entrambi passati per l'«école des ponts et chaussées» di Parigi (ENPC, ms 1911-2 e 10-); per maggiori informazioni sulla costruzione di tale strada, cfr. É. Appolis, *La construction*, cit., pp. 41 ss.

[117] A. Young, *Voyages en France*, cit., I, p. 138, resoconto di viaggio del 30 luglio 1787; sempre a proposito di tale strada si veda anche il giudizio dell'intendente Ballainvilliers, che la definisce «un chef-d'oeuvre de l'art» (É. Appolis, *La construction*, cit., p. 38).

ca: «J'exhorte nos ingénieurs des Ponts et Chaussées à travailler si bien et pour la qualité des ouvrages et pour leurs prix, que l'émulation puisse s'établir entre eux et les ingénieurs des Etats à qui servira mieux le public»[118].

Paragonati agli ingegneri centrali, i direttori dei lavori pubblici della provincia di Linguadoca, nella maggioranza dei casi matematici, architetti o anche astronomi, ressero in modo onorevole il confronto. Alcuni di questi ultimi, come Clapiès, Pitot o Garipuy, diedero prova oltre che di solide conoscenze teoriche anche di una notevole preparazione tecnica. Alquanto a desiderare lasciava invece la formazione ed il reclutamento del personale inferiore, nella scelta del quale, operata da diocesi e *sénéchaussées*, non esisteva nessuna forma di controllo da parte dell'amministrazione provinciale. I candidati erano generalmente scelti tra i geometri, gli ufficiali del genio militare, o anche tra quegli allievi dell'«école des ponts et chaussées» di Parigi, la cui posizione nella graduatoria delle classi lasciava poche speranze di ottenere la promozione a sotto-ingegnere. Le raccomandazioni e la «survivance» dei posti, poi, inquinavano fortemente i meccanismi di reclutamento. Solo negli anni Ottanta si cercò di porre rimedio a questi inconvenienti, creando anche nella provincia due piccole scuole, annesse all'«Académie de peinture, sculpture et architecture» di Toulouse e alla «Société des beaux-arts» di Montpellier, allo scopo di formare o di migliorare la preparazione dei giovani della provincia che intraprendevano la carriera nei «ponts et chaussées».

Nonostante gli anzidetti inconvenienti, il personale tecnico della provincia diede prova però di una certa abilità, com'è dimostrato dalla qualità delle vie di comunicazione di Linguadoca, unanimemente riconosciuta dai viaggiatori dell'epoca, ed entrò spesso in competizione con gli stessi ingegneri del corpo centrale dei «ponts et chaussées». Gli importanti risultati ottenuti dalla provincia in questo settore, nella seconda metà del XVIII secolo, furono però possibili

[118] É. Appolis, *La construction*, cit., p. 31.

grazie allo spirito di collaborazione che si instaurò tra amministratori provinciali e governo centrale.

Guardando all'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées» dalla periferia del regno, a partire da quei territori che detenevano più o meno ampie prerogative autonomistiche nella materia, si ha indubbiamente un quadro più mosso e variegato di quello disegnato a proposito dell'amministrazione periferica nei «pays d'élections». Anche in quest'ultimo caso, a dire il vero, abbiamo sottolineato accanto al ruolo fondamentale di unificazione amministrativa svolto dagli intendenti provinciali, le differenti condizioni strutturali e ambientali del loro intervento. Ma ciò che emerge dallo studio dell'organizzazione di questo settore amministrativo nei territori di frontiera e nei piccoli e grandi «pays d'états» e delle relazioni intessute da questi ultimi con l'amministrazione centrale, rende il quadro amministrativo generale più complesso ma anche più interessante.

Certamente, come risulta evidente da quanto detto, non si può parlare di centralizzazione amministrativa per il servizio dei «ponts et chaussées», così tante e importanti sono le peculiarità politico-amministrative e le attribuzioni speciali di quei territori disposti quasi a corona ai confini della monarchia francese. Nonostante infatti la progressiva e tendenziale estensione geografica del servizio centrale, l'amministrazione monarchica non giunse mai a controllare l'intero territorio del regno ed anzi dovette fare i conti con gli ostacoli frapposti e le pretese avanzate dai vari territori autonomi. Se poté fronteggiare con relativa facilità le pretese dei piccoli territori di frontiera e dei minori «pays d'états», più difficile fu il compito rispetto ai grandi «pays d'états».

I rapporti dell'amministrazione centrale con le istituzioni rappresentative e gli organismi amministrativi di questi ultimi oscillarono in generale, come abbiamo messo in evidenza, tra due estremi, emblematicamente rappresentati dalla Bretagna e dalla Linguadoca. Nel primo caso, i rapporti furono a dir poco tempestosi, con gli stati decisamente orientati a rivendicare con forza la loro autonomia decisio-

nale ed esecutiva nel campo delle vie di comunicazione e l'amministrazione centrale costretta più spesso a cedere o a trovare soluzioni di compromesso. Nel secondo invece, pur non mancando, come si è visto, momenti di contrasto in merito al finanziamento dei lavori o sul personale tecnico da utilizzare nella progettazione e direzione delle opere – se provinciale o statale – gli episodi di collaborazione e cooperazione furono senza dubbio più frequenti e numerosi.

Ma, al di là della diversità delle situazioni politiche e amministrative nei diversi territori e della specificità dei rapporti che si instaurarono tra questi ultimi e l'amministrazione centrale, una caratteristica comune ci sembra emergere con chiarezza dall'analisi dell'intervento, sempre più strutturato e consapevole, delle amministrazioni autonome dei «pays d'états» nel campo delle infrastrutture viarie. Vale a dire una evidente omogeneizzazione professionale del personale tecnico chiamato alla progettazione e alla realizzazione delle opere, che tende gradualmente a realizzarsi grazie a quella «centralizzazione tecnica» del servizio che trova nella fondazione dell'«école des ponts et chaussées» il momento più alto e significativo di espressione. Tale «centralizzazione tecnica» si sostanzia, in rapporto ai «pays d'états», nel ricorso sempre più frequente da parte di questi ultimi come dei piccoli territori di frontiera alle prestazioni di ingegneri del corpo centrale dei «ponts et chaussées», nell'utilizzazione di allievi provenienti dall'«école» di Parigi, nell'invio di giovani della provincia, magari a spese della stessa amministrazione, a istruirsi presso la suddetta scuola.

I numerosi esempi che abbiamo fornito a tale proposito, dalla Borgogna, che utilizzava come proprio serbatoio di reclutamento l'«école» di Parigi, alla Provenza, dalla Bretagna alla Linguadoca, per non parlare dei territori di minore importanza, sono sufficienti ad illustrare questa tesi. Nonostante la pretesa ed i concreti tentativi di alcuni dei grandi «pays d'états» di formare autonomamente il personale tecnico per il proprio servizio dei «ponts et chaussées», la scuola parigina opera, nel corso della seconda metà del XVIII secolo, come un eccezionale strumento di centralizzazione. In

questo senso, la fondazione delle piccole scuole di Bretagna (Rennes) e di Linguadoca (Toulouse e Montpellier) può anche essere interpretata, più che in antitesi ad un disegno centralizzatore, come una estensione del modello di reclutamento e di formazione messo a punto con la creazione della scuola centrale di Parigi.

Capitolo quinto

Territorio e vie di comunicazione

1. *La «corvée royale»*

Abbiamo già ripetutamente sottolineato il crescente intervento, a partire dai primi decenni del XVIII secolo, della monarchia francese, sempre più caratterizzata in senso amministrativo, nel campo delle vie di comunicazione. Ma non si potrebbero cogliere a pieno i tratti e la portata di tale intervento, né tantomeno i notevoli risultati conseguiti, che posero la rete stradale francese in una posizione di primo piano nel contesto degli Stati europei, senza tener conto della *corvée royale*, il mezzo più efficace e immediato di cui si servì la monarchia per assicurarsi la realizzazione dei suoi programmi viari[1].

[1] Non è nostra intenzione rifare la storia di tale imposizione, tra le più detestate del XVIII secolo, per la quale non mancano esaurienti lavori di carattere generale ed eccellenti studi regionali. La *corvée royale* si presta ad essere analizzata da differenti punti di vista (sociale, economico, politico-dottrinale, amministrativo), i quali presentano tutti validi motivi di interesse; a noi importa, nei limiti dell'impianto della presente ricerca, delineare sommariamente le tappe della sua generalizzazione, descrivere la sua concreta applicazione, in relazione soprattutto alle mansioni degli ingegneri coinvolti, e valutare l'atteggiamento di questi ultimi e dell'amministrazione dei «ponts et chaussées» nei confronti della *corvée* (e dei numerosi tentativi di riforma e di abolizione), contro la quale si scagliarono con veemenza filosofi ed economisti e sulla quale si giocò un aspro scontro politico e sociale. Per un inquadramento generale dell'istituzione e dell'evoluzione della *corvée royale*, rinviamo al terzo volume dell'opera di Vignon, indispensabile per la sua ricca appendice documentaria, e, con riferimento al periodo successivo al rinvio di Turgot dal controllo generale delle finanze, a A. Lesort, *La question de la corvée des*

Sin dall'inizio degli anni venti, allorché la necessità di migliorare le condizioni della rete stradale aveva spinto l'amministrazione regia a porre le basi di un vasto programma di lavori, si era compreso che ben poco si sarebbe realizzato con le sole risorse finanziarie, sempre incerte e decurtate dalle continue guerre, allo scopo stanziate dalla monarchia e che assolutamente inefficace, oltreché inefficiente, si sarebbe rivelato l'affidamento della riparazione e del rifacimento delle vie pubbliche ai proprietari dei fondi interessati dal tracciato stradale.

Il ricorso alla *corvée royale*, vale a dire la prestazione obbligatoria gravante soprattutto sui contadini di un certo numero di giornate lavorative per la costruzione e la riparazione delle vie di comunicazione, fu la soluzione che immediatamente, ma anche in modo assolutamente disorganico e empirico, si affacciò. Istituto di antica origine feudale, la «dette du travail du corps»[2] veniva ora ad essere utilizzata per scopi di interesse pubblico, ma continuava sostanzialmente a gravare sulle spalle della fascia più povera e disagiata della popolazione.

Già sperimentata, sia pure episodicamente, in occasione dei frequenti viaggi del re che davano luogo, com'è ovvio, alla riparazione o al rifacimento delle strade interessate dal tra-

grands chemins sous Louis XVI après la chute de Turgot (1776-1786), Paris 1922; tra i numerosi lavori a carattere regionale segnaliamo: J. Letaconnoux, *Le régime de la corvée en Bretagne au XVIII siècle*, in «Annales de Bretagne» XXI, 1905-06, pp. 144-159, XXII, 1906-07, pp. 271-293, 453-466, 592-627, XXIII, 1907-08, pp. 498-520; P. Clement, *La corvée des chemins en France et spécialement en Poitou sous les intendants de Blossac et Boula de Nanteuil, 1751-1790*, Poitiers 1899; S.-E. Hyenne, *De la corvée en France et en particulier dans l'ancienne province de Franche-Comté*, Besançon 1862; L. Chatelard, *La corvée royale dans le Lyonnais (1720-1789)*, in «Revue d'histoire de Lyon» VII, 1908, pp. 161-185; Th. Ducrocq, *La corvée des grands chemins et sa suppression en France et spécialement en Poitou*, in «Revue générale du droit, de la législation et de la jurisprudence en France et à l'étranger» VI, 1882, pp. 5-29.

[2] L'espressione è di Vignon, *Études*, cit., III, p. 1, al quale si deve la ricostruzione più completa delle vicende politico-amministrative relative a tale imposizione nel corso del XVIII secolo.

gitto, e dal grande Colbert, per il quale comunque essa doveva conservare il suo carattere eccezionale e temporaneo[3], la *corvée royale* era invece tradizionalmente utilizzata in quelle province di frontiera, come l'Alsazia[4], la Lorena[5], la Franca Contea[6], nelle quali le vie di comunicazione rivestivano anzitutto una notevole importanza militare. Da tali province essa si venne gradualmente estendendo alle restanti generalità del regno (nel 1720 risultava già applicata sulla strada del Bourbonnais, da Lyon a Parigi, per il cui rifacimento nel tratto da Roanne a La Pecaudère erano stati requisiti gli abitanti delle parrocchie limitrofe)[7], grazie in particolare all'opera di Philibert Orry.

Intendente a Soissons dal 1722 al 1726, questi sperimentò verso la metà degli anni Venti un sistema di riparazione delle strade della generalità per mezzo di una *corvée*, che prevedeva sia la prestazione di manodopera che la fornitura di mezzi di trasporto o animali da traino, a carico delle comunità situate nei pressi della strada da riparare. Il successore di Orry, Richer d'Aube, al quale dobbiamo le precedenti informazioni sull'istituzione della *corvée* a Soissons, continuò ad applicarlo durante la sua intendenza[8]; introdotto in altre generalità, tra cui quelle di Metz nel 1727 e

[3] All'intendente di Soissons, che nel 1683 chiedeva l'autorizzazione di adoperare la *corvée* per la riparazione delle strade che conducevano verso la frontiera, Colbert rispose, ad esempio, che «le roi ne donne jamais de pouvoir général de cette qualité, mais lorsque vous proposerez quelque chemin particulier à accommoder, en ce cas Sa Majesté vous pourra donner le pouvoir d'y faire travailler par corvées» (Vignon, *Études*, cit., I, p. 77).

[4] R. Werner, *Les ponts et chaussées d'Alsace*, cit.

[5] P. Boyé, *Les travaux publics*, cit.

[6] S.-E. Hyenne, *De la corvée en France*, cit.

[7] L. Chatelard, *La corvée royale*, cit., p. 162.

[8] Si veda il «Mémoire concernant Mrs les intendants départis dans les différentes provinces et généralités du Royaume, fait par M. Richer d'Aube, maître des requestes, en l'année 1738», di cui Vignon pubblica ampi stralci delle parti riguardanti le competenze in campo viario (*Études*, cit., II, p.j., pp. 325-331), dove l'intendente riconosce di dovere ad Orry «les principales idées» per quanto riguarda le modalità di applicazione della

Châlons nel 1729, e utilizzato dallo stesso Orry nei suoi due successivi incarichi amministrativi a Valenciennes e molto probabilmente anche in Rossiglione[9], tale sistema incontrò il favore di molti intendenti provinciali[10]. Esso garantiva all'azione di questi ultimi un mezzo sicuro e affidabile per provvedere alla costruzione e alla riparazione delle vie di comunicazione, al riparo delle preoccupazioni connesse alla scarsità delle risorse finanziarie.

Verso la metà degli anni trenta, grazie soprattutto alle sollecitazioni del più fervente sostenitore di tale sistema, Orry, che dal 1730 era stato nominato controllore generale, la *corvée royale* risultava in vigore in quasi tutte le province rette dall'amministrazione centrale. Nel 1735, lo stesso controllore generale si incaricava di contrastare le obiezioni sulla *corvée* e le proposte di un diverso arrangiamento per la riparazione delle strade avanzate dal sostituto dell'intendente Fontanieu in Delfinato; a costui che, preoccupato delle conseguenze di tale imposizione sulle già misere condizioni di vita della popolazione delle campagne, aveva proposto inizialmente di elargire un modesto compenso ai «corvoyeurs»

corvée. Su François Richer d'Aube, intendente a Caen e a Soissons ma anche prolifico scrittore, si veda la scheda biografica in M. Antoine, *Le gouvernement*, cit., pp. 217-18.

[9] Sia Vignon che Petot ignorano l'incarico ricoperto da Orry come intendente in Rossiglione dal 1727 al 1730, dove pure diede un forte impulso alla ricostruzione della rete stradale, citando solo le sue commissioni di intendente a Soissons e a Valenciennes (dove in verità vi rimase per pochi mesi, chiamato quasi immediatamente al controllo generale delle finanze); sulla sua intendenza in Rossiglione, cfr. J.-G. Gigot, *Philibert Orry, comte de Vignory, intendant en Roussillon*, in «Les Cahiers haut-marnais», 1958, n. 52, pp. 17-22.

[10] La *corvée* per la costruzione e la riparazione delle strade pubbliche venne inoltre introdotta dagli stati di Borgogna già nel 1727 (Vignon, *Études*, cit., IV, p. 81); in Bretagna nel 1730, anche se in precedenza non erano mancati episodi di requisizione di uomini per lavori di particolare rilevanza, come nel caso delle opere di fortificazione di Brest nel 1689 (J. Letaconnoux, *Le régime de la corvée en Bretagne*, cit.; Vignon data l'introduzione della *corvée* nella provincia al 1728-30 - IV, p. 206-); nel 1733 venne deciso «l'entretien des routes à perpétuité à corvée par les communautés les plus voisines» nel territorio di Bresse (Vignon, *Études*, III, p. 6).

e successivamente di sostituire alla *corvée* una imposizione in denaro proporzionale alla «capitation» e gravante su tutta la provincia, Orry rispose, con un tono che non ammetteva repliche: «Je vois, Monsieur, ... que vous continuez d'envisager de grandes difficultés dans le projet de faire travailler par corvées et je sens que votre inquiétude vient principalement d'un défaut d'usage dans ce genre de travail. Il en est de même de tous les établissements: les commencements en sont épineux et la suite en devient facile»[11].

Ad una relativamente rapida propagazione della *corvée*, facevano però riscontro modalità di applicazione estremamente diversificate giacché, in mancanza di una disciplina generale valevole per l'intero territorio del regno o per lo meno nelle province direttamente soggette all'amministrazione centrale, ogni intendente stabiliva regole particolari nella generalità di sua competenza. Mentre ad esempio Orry aveva ordinato a Soissons, alle comunità situate ad una distanza di due, eccezionalmente tre, leghe dalle strade in costruzione o riparazione, una *corvée* di sei giorni, da prestare in due tempi, tre giorni tra la «semaille des menus grains et la recolte des foins» e tre altri tra «la fin de la moisson et la semaille des blés», l'intendente di una non precisata generalità giunse a pretendere 39 giorni di *corvée* all'anno[12].

Il quadro generale era ulteriormente complicato dall'esistenza di numerose e più o meno estese esenzioni, che caratterizzavano in modo diseguale le diverse province del regno

[11] N. Kisliakoff, *Les ponts et chaussées en Dauphiné pendant l'intendance de Fontanieu. Le service des routes*, in J. Phytilis - N. Kisliakoff - H. Spitteri - G. Freche, *Questions administratives dans la France du XVIII siècle*, Paris 1965, p. 181.

[12] Cfr. il già citato «mémoire» di F. Richer d'Aube del 1738. D. Bruneau (*Les routes du Berry aux XVII et XVIII siècle*, in «Revue de l'Académie du Centre» XCII-C, 1966-1974) riferisce a tale proposito che inizialmente anche nella generalità di Bourges si registrò un impiego massiccio della *corvée*, fino a quaranta giornate all'anno di lavoro per *corvéable*, ridotte solo nel 1746 a dodici (p. 64); si veda, a tale proposito, il «Mémoire sur les travaux des corvées» del 10 febbraio 1745, di Gendrier, *ingénieur en chef* della generalità di Bourges, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 8-9.

e di cui godevano in prevalenza i ceti privilegiati, nobili ed ecclesiastici, ma anche i loro servitori e domestici, *officiers* e funzionari statali, e molto spesso intere città. Se si tien conto infine della fondamentale distinzione tra «corvée personnelle», cui erano soggetti cioè tutti i «taillables» sulla base delle proprie risorse personali, arbitrariamente valutate dai «collecteurs», e «corvée réelle» che gravava invece su tutte le terre «roturiers» a prescindere dalla proprietà[13], e del fatto che in alcune province, come ad esempio la Linguadoca o la Provenza, la pratica della *corvée* restava del tutto sconosciuta[14], si ha una immediata percezione della confusione esistente e delle contraddizioni che, proprio per tali difformità di applicazione, scaturivano.

Proprio per attenuare la confusione che regnava nella disciplina della *corvée*, un «mémoire» proveniente dal controllo generale e inviato agli intendenti provinciali nel mese di maggio del 1737 forniva una prima regolamentazione della materia. Lo scopo dichiarato era quello di porre dei limiti all'arbitrarietà dell'azione amministrativa degli intendenti,

[13] La distinzione tra «corvée personnelle» e «corvée réelle» è analoga a quella esistente tra «taille personnelle» e «taille réelle»; erano sottoposti alla prestazione della *corvée*, infatti, esclusivamente i *taillables*. La *corvée*, come la taglia, si definiva «réelle» allorché la sua determinazione poggiava non sulle «facultés personnelles» ma sulla proprietà terriera; in tal modo l'eventuale esenzione era applicata alla terra «en sorte que les biens fonds nobles étaient exempts, en quelque main qu'ils fussent, et les biens fonds roturiers étaient imposés, quelle que fût la qualité de leur propriétaire» (M. Marion, *Les impôts directs sous l'Ancien Régime principalement au XVIII siècle*, Paris 1910, p. 19). Quest'ultimo metodo di determinare la *corvée* aveva il vantaggio che alla moltiplicazione dei privilegi non faceva seguire una diminuzione del numero dei contribuenti; tuttavia si scontrava con l'imprecisione e la poca attendibilità della misurazione e della stima della proprietà terriera.

[14] La «corvée royale», almeno quella «des bras» (ma anche quella «des voitures» per il trasporto dei materiali trovò poche applicazioni), non era praticata nemmeno nella generalità di Parigi, che godeva di una quota considerevole di fondi statali per la costruzione e riparazione delle strade pubbliche. Sulle ragioni di questo privilegio, riassumibili sinteticamente nella particolare fattura delle strade della generalità, quasi tutte in *pavé*, che richiedeva una manodopera specializzata, nell'interesse generale che esse rivestivano e nella minore autorità di cui godeva l'intendente, cfr. Vignon, *Études*, cit., III, p. 28.

giacché, come si affermava, «le travail des corvées tempéré, bien conduit, ordonné dans les seules soissons convenables, appliqué à des objets utiles et réparti avec équité, est une imposition d'autant plus juste que celui qui la supporte en retire le premier fruit»; mentre, al contrario, «ce même travail outré, multiplié par de fausses opérations ou par des entreprises précipitées, exigé dans les temps de culture et de moisson, distribué sans discernement et sans égalité, devient une espèce d'esclavage qui révolte le pauvre...»[15].

Da questi assunti generali il «mémoire» passava poi a regolamentare le specifiche questioni connesse all'applicazione e al funzionamento della *corvée*, definendo i lavori per cui essa poteva essere richiesta, precisando le mansioni del personale amministrativo e tecnico a vario titolo preposto all'esecuzione dei lavori, stabilendo i criteri che dovevano presiedere alla scelta del personale subalterno e indicando le misure repressive da applicare con fermezza al fine di assicurare l'ordinata esecuzione dei lavori.

A distanza di un anno, una istruzione ufficiale firmata da Orry, riprendendo lo spirito e gran parte delle disposizioni contenute nel sopra citato «mémoire», disciplinava i vari aspetti dell'organizzazione della *corvée*, con l'obiettivo di uniformare le modalità di applicazione e di generalizzarne l'impiego[16]. L'art. 1 precisava, in aggiunta alle disposizioni del «mémoire», che anche la manutenzione delle vie di comunicazione sarebbe stata assicurata per *corvée*[17]; l'art. 3 stabiliva invece, contro quanto proposto nel «mémoire» del

[15] «Mémoire sur la conduite du travail par corvées», riportato integralmente in S.-E. Hyenne, *De la corvée en France*, cit., pp. 20-31 (cit. a p. 21); cfr. anche Vignon, *Études*, cit., III, pp. 6-10.

[16] Si veda il testo di questa istruzione («Mémoire instructif sur la réparation des chemins»), in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 3-7. Sulla forma dell'istruzione ministeriale che, non necessitando della ratifica parlamentare, introduceva una imposizione così onerosa, si appuntarono in modo particolare le critiche delle corti di giustizia.

[17] Art. 1: «Le travail des corvées doit être employé dans tous les ouvrages qui en seront susceptibles, même pour les entretiens; mais principalement pour les remuements de terres, transports de pierres, sable et

1737, che la distanza massima da cui requisire i *corvéables* sarebbe stata ridotta da quattro a tre leghe, essendosi dimostrata la prima «trop pénible pour les peuples»; l'art. 5 faceva esplicito divieto ai *corvéables* di sottrarsi all'imposizione per mezzo di denaro, obbligandoli a fornire «des hommes ou des voitures effectives» e affidando il compito di dirimere le eventuali controversie al subdelegato, sentito il parere dell'ingegnere o dell'agente incaricato della conduzione dei lavori.

Più di un articolo, a riprova dell'importanza che rivestiva la questione, riguardava la sorveglianza dei lavori (artt. 6, 7, 8, 9) per impedire ai *corvoyeurs* «de tomber dans le relâchement ou la désobeissance», e le misure punitive da prendere contro i rivoltosi, compiti a cui erano chiamati i diretti sostituti dell'intendente, vale a dire i subdelegati; la riscossione delle ammende comminate, vietata agli ingegneri e al personale incaricato della conduzione tecnica dei lavori, era affidata ai cavalieri della «maréchaussée» o ad altri ufficiali incaricati dall'intendente, i quali ne avrebbero riferito al subdelegato e per suo tramite all'intendente.

La competenza sulle questioni tecniche connesse alla esecuzione dei lavori, ed in particolare il compito di «tracer les alignements des routes à réparer ou à changer», spettava agli ispettori, ingegneri e sotto-ispettori in possesso di commissioni regie e approvati dal controllore generale delle finanze; al contempo era espressamente vietata al personale amministrativo qualsiasi ingerenza («directement ou indirectement») nella esecuzione tecnica delle opere, se non allo scopo di far rispettare l'ordinato svolgimento dei lavori, così come nella nomina di «conducteurs» e «piqueurs»[18], affida-

pavés, et pour la construction des chaussées de cailloutis, pierrailles ou gravier, qui seront toujours préférés au pavés quand les matériaux et la nature du sol le permettront».

[18] «Conducteurs» e «piqueurs» formavano, come è stato detto, una sorta di «classe intermédiaire entre les corvéables et le personnel permanent des Ponts et Chaussées» (R. Werner, *Les ponts et chaussées*, cit., p. 44). Ai *conducteurs* era affidata la responsabilità di un certo numero di *ateliers*, che dovevano quotidianamente ispezionare; essi avevano il compito di

ta all'intendente, o al suo subdelegato, su proposta di ingegneri e ispettori[19].

L'istruzione del 13 giugno 1738, uno degli atti amministrativi più importanti del ministero di Orry, stabiliva, attraverso la generalizzazione del sistema della *corvée* ed il tentativo di regolamentare per la prima volta la sua applicazione, un programma complessivo di interventi nel campo della riparazione delle vie di comunicazione. Essa rifletteva e traduceva in pratica la concezione di fondo di Orry, già sperimentata nei suoi incarichi amministrativi in provincia, secondo la quale, come ci è stato riferito da Daniel Trudaine, era preferibile, nei confronti dei lavoratori delle campagne, «leur demander des bras qu'ils ont que de l'argent qu'ils n'ont pas». A complemento di tale affermazione, lo stesso Orry sosteneva, tesi questa in parte condivisa anche da Trudaine, che se si fosse convertita la *corvée* in una imposizione pecuniaria, il ricavato sarebbe andato al tesoro regio, ed il controllore generale per primo avrebbe finito per trovare «des

far eseguire le istruzioni dell'ingegnere, di controllare l'esecuzione dei lavori e di compiere le varie operazioni connesse a tale esecuzione. Così l'*ingénieur en chef* della generalità di Bourges, Gendrier, consapevole dell'importanza delle mansioni affidate a questi agenti, riassumeva le qualità che doveva possedere un buon *conducteur*: egli doveva «avoir de la sagesse, de la probité, de la tête; être instruit, vigilant, actif et d'un tempérament robuste» poiché le sue mansioni gli richiedevano «d'être à cheval à tout instant, de parler, d'écrire et d'opérer sans cesse sur le terrain» (Vignon, *Études*, cit., III, p. 17). I *piqueurs*, cosiddetti perché prendevano nota (piquaient) dei *corvoyeurs* presenti sul cantiere, erano incaricati invece della ripartizione dei compiti tra tutti i *corvoyeurs* e di controllare e stimolare il lavoro sull'*atelier* affidato alla loro sorveglianza.

[19] Una attenzione particolare era espressamente richiesta a proposito di tali nomine. L'art. VII del già citato «mémoire» del 1737 invitava, ad esempio, a scegliere «conducteurs» e «piqueurs» tra quegli abitanti che avevano dato prova di sicura «probità» e dotati di maggiore «intelligenza», e raccomandava agli intendenti e ai loro sostituti di astenersi dal nominare a tali cariche propri domestici o servitori, «à moins qu'ils ne fussent reconnus doués de plus de talents que d'autres...»; in caso contrario, qualora questi agenti non avessero posseduto le capacità richieste, l'ispettore avrebbe potuto richiedere la loro revoca e provvedere alla loro sostituzione temporanea («Mémoire sur la conduite...», cit., in S.-E. Hyenne, *De la corvée en France*, cit., p. 27).

destinations plus pressées à cet argent»; e traeva quindi la conclusione che «ou les chemins ne se feront pas, ou il faudra revenir aux corvées»[20].

Daniel Trudaine, il grande artefice della moderna amministrazione dei «ponts et chaussées» nel XVIII secolo, era entrato in contatto con Orry già nel 1730, al tempo del suo incarico di intendente in Alvernia, provincia dove si era impegnato ad introdurre il sistema della *corvée* per la riparazione delle vie pubbliche, secondo le istruzioni ricevute dal controllore generale. Appena chiamato alla direzione del dipartimento dei «ponts et chaussées», dallo stesso Orry, aveva però esposto i suoi dubbi sull'utilità di una tale imposizione ed illustrato gli inconvenienti e gli abusi cui essa poteva dare luogo. Ciò nonostante, tra i tre partiti che, a suo avviso, si presentavano per affrontare il problema della costruzione, riparazione e manutenzione delle vie di comunicazione, vale a dire o disinteressarsene, o continuare a servirsi della *corvée*, oppure infine far ricorso ad una imposizione pecuniaria che consentisse i lavori «à prix d'argent», egli stesso non esitava a confessare di aver «toujours incliné pour le second, en supposant néanmoins que ces impositions fussent mieux réparties et moins excessives»[21].

L'istruzione del 1745[22] illustra bene la duplicità del modo di considerare e affrontare, da parte di questo grande amministratore, un'imposizione così odiata e, al contempo, così necessaria. Se, da un lato, nei vari titoli di cui si componeva questo testo, venivano concretamente indicate modalità

[20] Cfr. l'interessante lettera del 26 aprile 1768 inviata da Daniel Trudaine all'intendente di Rouen, Jean-Baptiste François de La Michodière, al quale era legato da intima amicizia, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 78-79, da cui le citazioni.

[21] *Ibidem*, p. 78.

[22] «Instruction au sujet des ouvrages à faire sur les grands chemins par corvées», in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 12-15. Redatta su ispirazione di Trudaine nel 1745 (ma datata 1746), essa venne letta e discussa alla «assemblée des ponts et chaussées» solo nel gennaio 1757 e successivamente inviata, come informa Perronet, agli ingegneri del corpo per ricevere le loro osservazioni.

operative in grado di rendere meno pesante la *corvée*, di prevenire, attraverso un puntuale ed efficace sistema di controlli, gli abusi e le malversazioni che si potevano quotidianamente verificare sui cantieri dei lavori, di limitare le esenzioni che finivano col rendere insopportabile il carico di lavoro dei *corvoyeurs*, dall'altro veniva espressamente affermata la necessità di continuare a far ricorso alla prestazione obbligatoria della *corvée*. È emblematico, a tale proposito, che la suddetta istruzione si aprisse proprio con il riconoscimento che la grande quantità di lavori da portare a termine per la completa riparazione delle più importanti vie di comunicazione del regno non potesse essere sostenuta «à prix d'argent», senza cioè ricorrere al «secours des corvées», già praticato con successo in molte province.

In sostanza Trudaine, pur essendo intimamente propenso ad abbandonare una imposizione tanto criticata, a ragione ritenuta un retaggio della feudalità, si vedeva costretto ad utilizzare la *corvée*, suo malgrado, per responsabilità amministrativa, dovendo in qualche modo garantire l'esecuzione di lavori così importanti e necessari per soddisfare le esigenze economiche, politiche e militari della monarchia francese settecentesca. È quanto conferma esplicitamente Jean-Rodolphe Perronet, forse il più stretto collaboratore dell'intendente delle finanze, quando riporta nel resoconto della seduta dell'«assemblée des ponts et chaussées» del 17 marzo 1754, che Trudaine «a ajouté que c'était toujours contre son gré que l'on employait les corvées; qu'il voudrait trouver un expédient pour que tous les travaux des ponts et chaussées fussent payés»[23].

L'atteggiamento di Trudaine nei confronti della *corvée royale*, per il quale si è parlato di dissidio tra una «opinion intime», più propensa ad alleggerire il peso di tale imposizione gravante quasi interamente sulla fascia più povera della popolazione, ed una «opinion officielle», orientata invece a rendere possibile il crescente intervento in campo viario

[23] ENPC, ms 266: «Journal des séances de l'assemblée des ponts et chaussées de 1748 à 1773».

della monarchia[24], può essere considerato mediamente rappresentativo delle posizioni degli ingegneri del «corps des ponts et chaussées». Anche se, ovviamente, non mancano divergenze, anche significative, di atteggiamento e contrastanti prese di posizione, più chiaramente percepibili e valutabili in rapporto all'evoluzione delle idee politiche e sociali del secolo.

Molte delle argomentazioni di Trudaine erano certamente condivise da Perronet; nemmeno la posizione di quest'ultimo riguardo alla *corvée royale* era esente da tentennamenti ed esitazioni. Il 10 luglio 1746, mentre era ancora «ingénieur en chef» ad Alençon, aveva espresso in un «mémoire» le sue principali idee su tale imposizione[25]. Partendo dall'assunto che i contadini rimanevano inattivi per un terzo dell'anno, considerava ragionevole richiedere loro venti giornate di lavoro gratuito da fornire in due tempi durante i periodi di inattività e non si mostrava affatto preoccupato del malcontento e delle proteste che tale imposizione poteva causare.

Di tutt'altro parere era però nel 1752. La *corvée*, nonostante tutti gli sforzi compiuti «pour soulager les corvéables», gli appariva ora «vicieuse en soi» ed inevitabilmente soggetta «à plusieurs inconvénients essentiels»[26]; al punto che, per evitare che fossero i lavoratori della terra a sopportare tutto il carico di tale imposizione, gli sembrava preferibile imporre i lavori stradali alle parrocchie, ma «proportionnellement aux facultés d'un chacun, suivant les derniers rôles du dixième, sans aucune exemption de ceux qui sont sujets à cette imposition»[27]. Tuttavia, con una certa sorpresa, visto che nel

[24] Vignon, *Études*, cit., III, p. 39.

[25] «Remarques de l'ingénieur d'Alençon par supplément au mémoire proposé en forme d'instruction concernant les travaux à corvée pour la construction des grands chemins»: si vedano alcuni passi in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., p. *22*.

[26] «Mémoire sur les corvées pour la construction des chemins», 18 ottobre 1752, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 16-17.

[27] In margine allo stesso «mémoire» era annotato che anche Trudaine avrebbe preferito che «l'on imposât sur tous les bien-fonds la somme

frattempo le critiche alla *corvée* si erano infittite, ma a conferma delle sue esitazioni sull'argomento, a distanza di più di dieci anni, tornava a sostenere che, nelle proporzioni in cui veniva normalmente richiesta, la *corvée* per la costruzione e la riparazione delle strade non era «autant onéreuse au peuple»[28].

Si dichiarava ancora favorevole ad una tassazione per le vie di comunicazione, proporzionale al carico fiscale di ogni contribuente, così come si praticava in Franca Contea o nella generalità di Caen, ma non si faceva alcuna illusione sulla possibilità di attuazione di una simile proposta e paventava soprattutto la distrazione dei fondi così ricavati verso destinazioni più urgenti[29]. Preoccupazioni queste ultime ribadite ancora nel 1774 in un «mémoire» indirizzato a Trudaine de Montigny, nel quale tuttavia non poteva fare a meno di apprezzare il progetto di soppressione della *corvée*, giudicato come una «révolution très-avantageuse au bien du peuple et de l'état»[30].

Anche in Perronet è possibile ritrovare, come si nota, quel dissidio, già messo in luce per Daniel Trudaine, tra una convinzione personale che lo portava a desiderare la sostituzione della *corvée*, per motivi umanitari e di giustizia sociale, e una valutazione oggettiva, di servizio si direbbe, che lo spingeva invece a restare fedele ad un sistema certamente

nécessaire pour tous les travaux». Il *dixième* era una imposta straordinaria, introdotta e soppressa più volte nel corso del Settecento (funzionò dal 1710 al 1717, dal 1733 al 1736 e dal 1741 al 1749, data in cui venne sostituito dal *vingtième* di Machault), che doveva tassare tutti i tipi di reddito, ma che di fatto gravava quasi esclusivamente sulla proprietà fondiaria.

28 Osservazioni di Perronet, 22 febbraio 1764, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 70-71.

29 Tale paura gli sembrava «d'autant mieux fondée que, nonobstant la nécessité d'employer les fonds ordinaires à leur destination pour maintenir les ponts et les chemins en bon état, le ministère s'est trouvé obligé d'en distraire une partie considérable pendant la dernière guerre [dei Sette Anni] et jusqu'à present».

30 «Mémoire sur la corvée des chemins et sur le moyen proposé pour la supprimer», 31 ottobre 1774, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 87-89.

odioso ma comunque in grado di scongiurare il pericolo dell'abbandono delle vie di comunicazione.

Le considerazioni succintamente richiamate, accompagnate ad altre non meno interessanti, erano estremamente diffuse all'interno del «corps des ponts et chaussées». Per la maggioranza degli ingegneri la prima e più urgente misura che si imponeva, relativamente alla prestazione della *corvée*, era quella di «supprimer indistinctement toutes les exemptions»[31]; esenzioni che, moltiplicatesi a tal punto «que la corvée ne produit pas la moitié de ce qu'elle devrait produire», come affermava l'*ingénieur en chef* di Moulins, non solo rendevano più pesante il carico di lavoro di coloro che restavano soggetti alla prestazione ma erano considerate alla base degli innumerevoli abusi che si potevano quotidianamente osservare[32].

Le esenzioni rappresentavano, agli occhi degli ingegneri, solo un esempio dell'ingiustizia che regnava nell'applicazione della *corvée* e dei privilegi che ne condizionavano una più equa regolamentazione. Per porvi rimedio si sosteneva a viva voce la necessità di giungere ad una disciplina generale della materia, valida per l'intero territorio del regno, che precisasse fin nei più minuti particolari tutte le questioni, amministrative, fiscali, tecniche, connesse all'applicazione della *corvée*. Come affermava Toffier nel 1754: «Ce n'est que par un bon règlement, authentique et général pour toute la France, qui constate bien les lois des corvées, les

[31] Cfr. le «Observations sur un projet d'instruction au sujet des ouvrages à faire par corvée sur les grands chemins», 22 gennaio 1758, redatte dall'*ingénieur en chef* della generalità di Châlons, e poi ispettore generale dal 1763 in sostituzione di Perronet, Legendre, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 36-38. Naturalmente Legendre ammetteva le esenzioni per motivi di vecchiaia e di malattia e quelle «qui sont attachées à la noblesse, la profession des armes et l'état ecclésiastique», ma osservava che queste ultime dovevano essere intese come «personnelles» e non estendersi «sur les fermiers et métayers desdits nobles et ecclésiastiques, pas même sur les domestiques et les chevaux de labour».

[32] Si veda la lettera di Lenoir-Desvaux, successivamente ispettore generale del corpo, indirizzata a Perronet il 3 luglio 1771, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 82-83.

exemptions et le devoir de chacun, que l'on pourra prévenir les abus...»[33].

Molti ingegneri apprezzavano e si dichiaravano favorevoli al sistema della «corvée réelle» o «proportionnée aux biens de chaque particulier», sistema tradizionalmente adottato e con successo in Franca Contea. Esso consentiva, a loro dire, di limitare i margini di arbitrarietà nell'imposizione della *corvée*, essendo fondato su criteri più oggettivi, vale a dire «sur les bien-fonds sans exception». Il numero delle giornate di *corvée* da fornire da parte di ciascuno era perciò proporzionale al ruolo della sua imposizione; in tal modo, come sosteneva il sotto-ingegnere Cadier, il povero, avendo meno giornate di lavoro da prestare e terminando prima la sua opera, poteva svolgere, dietro compenso, la parte di *corvée* assegnata al ricco[34].

Molto interessante risulta la posizione dell'ispettore generale de Voglie[35]. Per quest'ultimo ad essere sotto accusa non era la *corvée* in generale, ma il suo cattivo uso, la sua difetto-

[33] «Mémoire sur la conduite des corvées pour les routes publiques», 24 agosto 1754, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 20-21. Su Étienne Toffier, uno dei primi allievi dell'«école des ponts et chaussées», successivamente ingegnere a Tours e in Champagne, si vedano le brevi notizie in ENPC, ms 2866 e Fichier Richard.

[34] Cfr. il «mémoire» di Cadier, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 53-54, da cui le citazioni. Su Étienne Joseph Cadier, allievo dell'«école» dal 1752 al 1756, data in cui venne nominato sottoingegnere a Besançon, cfr. ENPC, ms 2866 e 1911(5- 9). Per quanto riguarda analoghe argomentazioni, si veda anche il «mémoire» di Philippe Bertrand, *ingénieur en chef* in Franca Contea, del 25 gennaio 1775 (*ibidem*, pp. 90-91); notizie biografiche su quest'ultimo, che giunse al vertice del corpo professionale con la nomina ad ispettore generale nel 1786, in F.-P.-H. Tarbé de St. Hardouin, *Notices*, cit., p. 38 (ma cfr. anche ENPC, ms 2866 e 1911-4-6 -).

[35] Nominato ispettore generale nel 1770, Jean-Baptiste de Voglie, che abbiamo già incontrato agli ordini di Perronet durante il servizio di quest'ultimo ad Alençon, morì nel 1777 a soli 54 anni, quando si riteneva, secondo Lecreulx, che fosse destinato a succedere al grande maestro come primo ingegnere e direttore dell'«école»; sulle sue qualità personali e professionali cfr. il sentito ricordo di Lecreulx, che aveva lavorato ai suoi ordini alla costruzione del ponte di Saumur, in occasione della sua scomparsa (*Un ingénieur*, cit., pp. 462-63).

sa applicazione; ragion per cui, conseguentemente, era possibile a suo parere «en détruire les abus sans l'abolir». Pur essendo cosciente della difficoltà di sostenere la sua posizione, in presenza di un progetto di soppressione della *corvée* e di un clima politico ad esso largamente favorevole, l'ispettore generale non rinunciava ad esprimere con fermezza la sua opinione e le obiezioni che egli muoveva a tale progetto, nel quale scorgeva un rimedio che poteva rivelarsi peggiore del male[36].

Partendo dall'esempio del dipartimento sottoposto alla sua ispezione, de Voglie affermava che nessuna imposta in denaro avrebbe potuto assicurare l'esecuzione di quella grande quantità di lavori che fino ad allora erano stati realizzati per mezzo della *corvée*, perché in nessun caso si sarebbe potuta procurare tanta manodopera e tanti carri, e che quand'anche ciò fosse stato possibile, si sarebbe successivamente presentato il pericolo di un «divertissement des fonds» e di un conseguente e surrettizio ritorno della *corvée*.

Le cause degli abusi e delle malversazioni, che tanto clamore e tante critiche avevano suscitato contro la *corvée*, andavano ricercate, piuttosto che nell'imposizione in generale, nel «silence officiel du gouvernement pour sa réglementation», nelle ingerenze dei parlamenti in questioni squisitamente amministrative, negli «excès de zèle» di intendenti e sub-delegati, per non dire degli agenti incaricati del controllo quotidiano dei lavori; in sostanza, concludeva l'ingegnere, nell'esistenza di «trop d'ardeur d'un côté, faiblesse et négligence de l'autre»[37].

[36] L'ingegnere François Michel Lecreulx riferisce di un colloquio tra Trudaine de Montigny, de Voglie e Turgot, da poco nominato controllore generale delle finanze, nel corso del quale, dopo aver espresso con chiarezza le sue obiezioni ed insistito sulle difficoltà che l'abolizione della *corvée* poteva ingenerare, l'ispettore generale ribattè a Trudaine che difendeva la validità del progetto di Turgot: «cela s'appelle se jeter dans un précipice en fermant les yeux» (*Un ingénieur*, cit., p. 483).

[37] Cfr. la lettera, contenente le sue riflessioni sulla *corvée*, indirizzata da de Voglie a Trudaine de Montigny il 28 ottobre 1774, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 85-87.

I rimedi proposti coincidevano grosso modo con quelli già avanzati da altri ingegneri e consistevano in estrema sintesi in un complessivo progetto di riforma che salvaguardasse l'adozione della *corvée* ma rendesse più equa la sua ripartizione, abolisse i privilegi di esenzione, «au moins ceux qui ont été subrepticement obtenus, et ceux des habitants des villes»[38], smussasse le asprezze dell'applicazione, prevenisse gli abusi. Come molti suoi colleghi, de Voglie appariva animato da un sincero e consapevole spirito di riforma ma era anche fortemente preoccupato dall'adozione di una misura così radicale, come quella dell'abolizione della *corvée*, che i tempi, ma anche molti amministratori, reclamavano sempre più urgentemente.

La posizione dell'ispettore generale, del resto condivisa da molti ingegneri del «corps des ponts et chaussées», era estremamente difficile da sostenere, non solo perché, come aveva ben chiaro lo stesso de Voglie[39], veniva a scontrarsi con l'opinione dominante che richiedeva invece misure più radicali di intervento, ma anche per le difficoltà di attuare una complessiva riforma della *corvée* che fosse in grado di eliminare gli abusi e le disfunzioni connesse alla sua applicazione. I vari tentativi di legiferare sulla materia, messi in atto dall'amministrazione centrale, per giungere ad una disciplina unitaria ed uniforme della *corvée*, si erano rivelati infatti del tutto infruttuosi.

Le numerose istruzioni ministeriali non erano riuscite ad eliminare le difformità più vistose tra le diverse generalità del regno nella regolamentazione di tale imposizione: gli intendenti avevano continuato a disciplinare autonomamente, secondo le proprie convinzioni e le necessità del momento, tempi e modi della prestazione della *corvée*. Le disposi-

[38] *Ibidem*, p. 87.

[39] «Dans le siècle où nous sommes – affermava de Voglie –, ne pas tout sacrifier au seul mot d'humanité, ne pas réclamer les droits de la liberté absolue en tous genres et, par un contraste bien téméraire, oser attaquer, pour ainsi dire, cette même humanité et les droits de cette liberté si précieuse, c'est exposer à la censure la plus amère et peut-être à l'indignation générale».

zioni contenute nelle suddette istruzioni avevano trovato scarsa e disomogenea applicazione; abusi e malversazioni avevano continuato a prosperare[40] e a caratterizzare soprattutto l'operato degli agenti subalterni, *conducteurs* e *piqueurs*; un vero e proprio mercato delle esenzioni si era stabilito e affermato col tempo, dando luogo a vistose e diffuse forme di corruzione e di connivenza.

Quanto chiare risultavano sulla carta le mansioni del personale direttivo e subalterno a vario titolo coinvolto nell'organizzazione della *corvée*, tanto complicato era far rispettare nella pratica quotidiana gli ambiti di intervento dei vari agenti, onde evitare contraddittorie sovrapposizioni o sostituzioni di responsabilità. Non era infrequente, ad esempio, che ingegneri e sotto-ingegneri, con l'autorizzazione dei rispettivi intendenti, intervenissero, in assenza dei sub-delegati, a punire i *corvoyeurs* riottosi e ribelli e a comandare la *maréchaussée*; contro tale prassi Perronet intervenne all'«assemblée des ponts et chaussées» sostenendo che, per quanto non ne potesse risultare «qu'un bien et de la célérité pour le service», tuttavia «il était de bon ordre que MM. les subdélégués fussent chargés de cette police qui, étant faite par les ingénieurs, ne pouvait que les fatiguer et les faire même haïr du peuple»[41].

[40] Tra gli abusi più frequenti va collocata l'utilizzazione a fini privati di una imposta che aveva viceversa un eminente carattere pubblico. L'11 giugno 1746, ad esempio, un *arrêt* del *Conseil du Roi* incaricava l'intendente di Franca Contea di processare e punire alcuni privati che avevano illegittimamente preteso da alcune comunità la prestazione della *corvée* (Vignon, *Études*, cit., III, p.j., p. 11).

[41] ENPC, ms 266: «Journal des séances...», cit., seduta del 2 marzo 1755; nel resoconto della stessa seduta è riportata l'opinione di Trudaine, per il quale era opportuno che «ce soit à MM. les subdélégués que les ingénieurs et les sous-ingénieurs s'adressent pour faire punir les délinquants, et que les ingénieurs ne se mêlent que des projets et de la conduite des travaux»; l'ispettore generale Mathieu Bayeux (l'ainé) invece esprimeva il suo parere contrario «à laisser la police dans la main de MM. les subdélégués», in quanto questi ultimi si servivano molto spesso dell'autorità di cui erano investiti «pour multiplier les exemptions, favoriser leurs amis et rétarder les travaux».

La prestazione della *corvée* che vedeva impegnati sui cantieri di lavoro migliaia di *corvoyeurs* difficilmente controllabili e sempre pronti a ribellarsi, necessitava di un costante intervento della gendarmeria. Nella già citata istruzione del 1745-46, Trudaine, evidentemente preoccupato dai gravi problemi di ordine pubblico che si dovevano quotidianamente fronteggiare, aveva espressamente raccomandato agli intendenti e ai loro commissari di «faire beaucoup d'usage des maréchaussées», per sostenere i lavori e allo scopo di «prévenir ou punir toutes sortes de mutineries»[42]. Il diffuso malcontento e le proteste che un intervento così massiccio e asfissiante della gendarmeria provocava, spinsero successivamente il controllore generale a regolamentare l'utilizzazione dei cavalieri della «maréchaussée»[43]; ciò nonostante, i problemi rimasero irrisolti e i disordini divennero sempre più frequenti. Il mantenimento dell'ordine e della disciplina sui cantieri di lavoro, con le relative misure punitive, continuò ad occupare, senza grossi risultati, gli agenti della gendarmeria e la sorveglianza delle *corvées* assorbì quasi completamente l'attività dei sotto-ingegneri.

I modesti risultati ottenuti dall'attività di riforma del governo regio e la persistenza di ingiustizie, abusi e malversazioni facevano pensare che la *corvée royale* fosse assolutamente irriformabile e spingevano verso soluzioni più radicali. Considerata quasi come il simbolo dell'«arbitraire administratif», su di essa si accentrarono verso la metà del secolo le critiche, aspre e decise, dell'opinione pubblica illuminata e dei fisiocrati in primo luogo. La polemica più accesa fu quella che oppose il marchese di Mirabeau all'anonimo estensore degli *Essais sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées*[44], dietro la cui penna si celava nientemeno che il

[42] Cfr. la già citata istruzione in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 12-15.

[43] Si veda la circolare del controllore generale inviata agli intendenti provinciali il 22 giugno 1756, in ENPC, ms 2636.

[44] La polemica, che toccò punte di notevole asprezza, si protrasse per parecchi anni in una serie di scritti, pubblicati in quest'ordine: Mirabeau, V. Riqueti marquis de, *L'Ami des hommes ou Traité de la population*, Avignon 1756 (sul luogo di pubblicazione dell'opera, probabilmente

celebre segretario dell'«Académie française» Charles Pinot Duclos[45].

Verso la fine degli anni cinquanta, in coincidenza con il periodo di più acuta crisi dell'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées», dovuta principalmente agli sforzi finanziari compiuti per sostenere la guerra dei Sette Anni, Mirabeau condusse un violento attacco contro la *corvée royale.* Per quanto alcune di queste critiche non rappresentassero una novità, essendo già state sostenute alcuni anni prima[46], ora esse venivano ad assumere una portata più genera-

fittizio per sfuggire alla censura, e sulla data di pubblicazione che andrebbe fatta risalire alla metà del 1757, come testimoniano molti contemporanei, si veda, con dovizia di particolari, H. Ripert, *Le marquis de Mirabeau [l'Ami des hommes], ses théories politiques et économiques*, Paris 1901, pp. 121-125); [Duclos], *Essais*, cit., 1759; Mirabeau, *Réponse à l'essai sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées*, 1760; [Duclos], *Réflexions sur la corvée des chemins, ou Supplément à l'«Essai sur la voierie» pour servir de réponse à la critique de «l'Ami des hommes»*, La Haye 1762.

[45] L'attribuzione degli *Essais* e delle successive *Réflexions* al celebre letterato del XVIII secolo, che nella terza edizione del *Dictionnaire des ouvrages anonymes* di Barbier (1963) non viene posta in discussione, è stata vivacemente contestata da L. de Loménie, per il quale né lo stile né tantomeno le circostanze della pubblicazione potrebbero far pensare a Duclos; i due scritti sarebbero l'opera piuttosto, secondo de Loménie, «d'un ingénieur, d'un subdélégué, peut-être même d'un intendant qui ne saurait pas écrire en français» – con riferimento allo stile arido e piatto degli scritti – (L. de Loménie, *Les Mirabeau, nouvelles études sur la société française au XVIII siècle*, Paris 1879-1891, II, pp. 206 ss., cui rinviamo per maggiori dettagli). Per parte nostra segnaliamo a tale proposito la pubblicazione, sfuggita a de Loménie, di estratti degli *Essais* in un *Recueil Polytechnique des Ponts et Chaussées...*, dell'anno XII, esplicitamente attribuiti al segretario dell'«Académie française».

[46] Cfr. Mirabeau, V. Riqueti marquis de, *Mémoire concernant l'utilité des états provinciaux, relativement à l'Autorité Royale, aux Finances, au bonheur, et à l'avantage des Peuples*, Rome 1750, pp. 41-43. Sulla critica della *corvée* in Mirabeau, cfr. anche H. Ripert, *Le marquis de Mirabeau*, cit., pp. 234 ss., il quale distingue due fasi: nella prima, corrispondente alla pubblicazione dell'opera sopra indicata e della prima edizione de *L'Ami des hommes*, Mirabeau è sensibile soprattutto alle sofferenze che la *corvée* comporta per i coltivatori della terra; nella seconda invece, coincidente con la seconda edizione de *L'Ami des hommes* (1758-60), è più attento al rovesciamento dell'ordine sociale che l'imposizione può produrre.

le; assieme alla *corvée* veniva messa sotto accusa l'intera amministrazione del servizio e l'operato del personale incaricato della direzione e dell'esecuzione dei lavori.

Nel quinto capitolo della prima parte della sua opera, dedicato agli «inconvéniens qui font languir l'Agriculture», un posto d'onore spettava alla *corvée*, accusata di allontanare dai campi per lunghi periodi quella numerosa schiera di contadini dal cui lavoro dipendeva la prosperità della nazione. La massiccia utilizzazione, coatta e a titolo gratuito, della forza lavoro delle «gens de la campagne», portava quindi alla decadenza e alla rovina dell'agricoltura, «le premier, le plus utile, le plus innocent et le plus précieux des arts»[47].

Ma la critica dell'«ami des hommes» comportava anche una severa condanna della politica viaria della monarchia, alla quale si imputava, a causa della costruzione di una troppo estesa rete stradale, la sottrazione di una grande quantità di terreni utili all'agricoltura. L'eccessiva larghezza delle strade, gli *alignements* arbitrariamente stabiliti a scapito molto spesso dei terreni più fertili, la frequente variazione dei tracciati stradali costituivano altrettanti capi d'accusa contro l'amministrazione regia.

Di fronte alla puntuale confutazione svolta da Duclos di tali argomentazioni, per certi aspetti anche stravaganti, il marchese, che si andava avvicinando sempre più alle posizioni di Quesnay, accentuò ulteriormente il tono e la portata delle sue critiche. Mentre il primo aveva sostenuto che piuttosto che «*l'abomination de la désolation sur toutes les campagnes*», la *corvée* poteva diventare «la source des consolations et des richesses»[48], Mirabeau parlava di un «renversement... de l'ordre de la nature» e «de la société», che sottoponeva in

[47] Mirabeau, V. Riqueti marquis de, *L'Ami des hommes*, cit., III, ch. VIII, p. 216.

[48] [Duclos], *Essais*, cit., p. 236 (cors. orig.); l'autore aggiungeva, contraddicendo Mirabeau che aveva inserito la *corvée* tra le cause della «dépopulation», che «La corvée entretiendra le Paysan dans l'habitude du travail, et l'empechera pendant les saisons mortes, de se livrer à la paresse et au libertinage, deux causes certaines de la dépopulation» (p. 248).

modo arbitrario ad una imposta ingiusta i «précieux artisans de la subsistance générale»[49].

Duclos esaltava l'importanza delle vie di comunicazione, così necessarie per lo sviluppo del commercio, e, convinto della impossibilità di realizzare «à prix d'argent» il programma di lavori messo a punto dall'amministrazione monarchica, riteneva di conseguenza che non si potesse rinunciare alla utilizzazione della *corvée*; riconosceva l'esistenza di abusi, anche se li considerava in parte fisiologici, ma ne attribuiva la paternità all'amministrazione degli intendenti e dei loro sostituti, e rivendicava l'emanazione di una legge generale che, come sostenevano anche molti ingegneri, sarebbe stata in grado di mettere ordine e regolamentare l'intera materia.

Al contrario Mirabeau riaffermava con più vigore le critiche già avanzate che attribuivano proprio all'utilizzazione della *corvée* la causa prima della scarsa solidità delle vie di comunicazione, «qu'une médiocre colonie de taupes peut détruire en un an de temps»[50]; proponeva l'impiego delle truppe per la costruzione delle strade pubbliche e, contraddicendo l'«apologiste des corvées», non riconosceva alla *corvée royale* altro scopo se non quello di mantenere in vita un esercito di «employés» il cui operato era all'origine di quegli innumerevoli inconvenienti che si registravano quotidianamente nell'applicazione della *corvée*.

La polemica tra Mirabeau e Duclos, qui sommariamente tratteggiata, riassume ampiamente gli argomenti pro e contro la *corvée* che sul finire degli anni cinquanta trovarono vasta eco nell'opinione pubblica. I contrasti che intorno a tale imposizione si svilupparono – ma occorre ricordare che

[49] Mirabeau, V. Riqueti marquis de, *Réponse à l'Essai*, cit., p. 16, il quale così proseguiva a proposito della *corvée*: «C'est une contribution en nature, demandée en effets contre nature, puisqu'on demande le travail au lieu de demander le produit; ... C'est enfin un tribut en sueur ajouté à un tribut en pécule; infraction des conventions de la société et de l'ordre de la contribution equitable, qui ne peut être assigné que sur les revenus».

[50] Mirabeau, V. Riqueti marquis de, *L'Ami des hommes*, cit., I, ch. V, p. 65.

anche su altre questioni di notevole rilievo, come ad esempio il mantenimento o la soppressione delle corporazioni d'arti e mestieri o la libertà del commercio dei grani, la lotta politica registrò momenti di acuta tensione –, sfociarono in un aspro scontro politico e sociale che vide impegnata in una posizione di primo piano la «setta» dei fisiocrati e al quale non rimasero estranee, peraltro, le corti sovrane di giustizia.

Queste ultime non esitarono ad approfittare della *corvée* per attaccare l'amministrazione degli intendenti. Il parlamento di Tolosa, sotto la cui giurisdizione ricadevano oltre alla Linguadoca, provincia dove la *corvée royale* restava sconosciuta, le generalità di Montauban e Auch, fu il primo a scendere in campo. Nelle appassionate rimostranze del 1756[51], dopo aver protestato per l'introduzione – da troppo tempo tollerata – di una «contribution forcée de travaux gratuits» [la *corvée*] senza nemmeno quel «complement nécessaire de toute loi» consistente nella registrazione dell'editto da parte delle corti di giustizia, si descriveva con toni preoccupati e allarmanti la situazione delle campagne, devastate dal flagello della *corvée*.

La decadenza dell'agricoltura e gli scarsi raccolti, che provocavano frequenti carestie, erano la conseguenza dello scoraggiamento degli agricoltori che, «traités plus impitoyablement que des forçats» ai quali non si corrispondeva nemmeno il cibo che questi ultimi viceversa ricevevano, venivano costretti ad abbandonare il lavoro dei campi per essere occupati durante mesi interi alla costruzione delle strade pubbliche. Il quadro delle «vexations horribles» indistricabilmente connesse all'imposizione della *corvée*, che il parlamento di Tolosa tracciava, era quanto mai toccante e disegnato a tinte forti: agli abusi e alle malversazioni di amministratori e agenti a vario titolo incaricati dell'applicazione dell'impo-

[51] Si vedano stralci di queste rimostranze in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 24-25. Contro tali rimostranze e le esagerazioni in esse contenute, cfr. la lettera anonima inviata ad un consigliere del parlamento di Tolosa, nella quale si fornisce una descrizione diametralmente opposta del funzionamento della *corvée* (*ibidem*, pp. 25-28).

sta, del controllo dei lavori e della punizione dei *corvoyeurs* ribelli, si accompagnavano le distruzioni e le miserie che a causa di tutto ciò aveva a patire la campagna[52].

Analoghe considerazioni sulla *corvée*, «travail d'esclaves qui met la condition des hommes au-dessous de celle des animaux domestiques», e simili descrizioni dei guasti da essa prodotti erano presentate dal parlamento di Rouen[53]. Tuttavia la strumentalità delle prese di posizione delle corti di giustizia, meno interessate alle condizioni di vita dei poveri agricoltori che alla difesa dei propri interessi politici miranti all'indebolimento e alla limitazione della monarchia amministrativa, non tardò a palesarsi, nel momento in cui si sperimentarono ad opera di intendenti «éclairés» e «bienfaisants» i primi tentativi di riforma della *corvée royale*.

Il primo a tentare di rendere più equa l'imposizione della *corvée* e a proporne successivamente una vera riforma, fu il barone Orceau de Fontette, intendente nella generalità di Caen[54]. Amministratore competente e attivo, animato da solidi princìpi umanitari[55] e convinto della necessità di costru-

[52] Val la pena di riportare per esteso la descrizione dei mali provocati dalla *corvée* fornita dal parlamento di Tolosa: «des travaux ordonnés sans examen, conduits sans règle, changés, recommencés vingt fois dans le temps des semailles, de la culture des vignes et de la moisson; les meilleurs fonds envahis, les arbres arrachés, les jardins détruits, les maisons abattues, et tout cela sans dédommagement; de grosses contributions exigées en forme d'amende et déposées chez des receveurs comme un impôt réglé; des emprisonnements continuels de journaliers et de laboureurs, des brigades de maréchaussées répandues dans les chaumières délabrées des paysans, comme des hussards en pays ennemi» (*ibidem*, p. 25).

[53] Cfr. Vignon, *Études*, cit., III, p.j., p. 43: rimostranze del parlamento di Rouen, 10 maggio 1760.

[54] Sulla riforma della *corvée* operata da Orceau de Fontette nella generalità di Caen, dove ricoprì l'incarico di intendente dal 1752 al 1775, cfr. più in dettaglio Vignon, *Études*, cit., III, pp. 41-53.

[55] Nel 1757, anno di carestia, l'intendente ordinò la sospensione dei lavori per *corvées* e all'ingegnere Bayeux che insisteva per la continuazione di alcuni importanti lavori rispose perentoriamente: «Quand nous aurons du pain, nous travaillerons» (A. Le Page, *Les travaux publics*, cit., p. 288).

ire e mantenere in buone condizioni una estesa rete di vie di comunicazione, egli ordinò nel 1755 la ripresa dei lavori per *corvée*. Tale ripresa era però accompagnata dalla fissazione di alcune importanti misure, che avevano il duplice scopo di razionalizzare i meccanismi dell'imposizione e di alleviarne il peso, tra cui la creazione di «syndics spéciaux de corvées» in ogni parrocchia con l'incarico di approntare esattamente le liste dei *corvéables*, la ripartizione del lavoro tra le comunità che distavano solo due leghe dalla strada in costruzione e la fissazione di due termini per l'ultimazione delle quote di lavoro assegnate alle comunità, uno minimo che dava luogo ad una ricompensa per le comunità più solerti, ed uno massimo per cui il mancato compimento dei lavori comportava la messa in aggiudicazione degli stessi a spese delle comunità ritardatarie[56].

Gli scarsi risultati ottenuti con tali misure e gli inconvenienti che l'esperienza gli aveva fatto scorgere, spinsero l'intendente a proporre una modifica radicale della *corvée*, mirante essenzialmente a concedere alle comunità soggette la possibilità di opzione tra la continuazione dei lavori «in natura», vale a dire tramite la *corvée*, e una contribuzione pecuniaria che avrebbe consentito l'esecuzione dei lavori per mezzo dell'aggiudicazione ad un imprenditore. Per ovviare all'eccessivo carico di lavoro che, in base alle precedenti disposizioni, veniva a gravare sulle comunità distanti solo due leghe dalle strade in costruzione o riparazione, de Fontette proponeva di estendere tale distanza fino a quattro leghe, per ripartire in maniera più equa l'imposizione, e di dividere in quattro classi le comunità, in modo che le quote di lavoro o di imposta di ognuna risultassero proporzionali alla lontananza/vicinanza dai cantieri di lavoro e di conseguenza ai vantaggi che le suddette comunità avrebbero tratto dalle vie di comunicazione[57].

[56] Si veda l'ordinanza di de Fontette sui lavori per *corvée* del 30 gennaio 1755, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., p. 23.

[57] Cfr. l'ordinanza del 30 luglio 1757 «pour diminuer la charge des corvées, tant pour la construction que pour l'entretien des grands che-

Il montante dell'imposizione, in denaro o in natura, delle varie comunità sarebbe risultato, sulla base della riforma di de Fontette, proporzionale «au principal de la taille» e ripartito indistintamente tra tutti i contribuenti proporzionalmente alla rispettiva taglia. In tal modo, il sistema della *corvée* risultava completamente snaturato in quanto quest'ultima veniva ad essere quasi del tutto assimilata ad una imposta pecuniaria, alla quale non si potevano più sottrarre quelle categorie di privilegiati precedentemente esentate dalla prestazione della *corvée*. L'intendente inoltre, pur mantenendo formalmente in vigore il sistema dell'opzione, aveva imposto tempi molto stretti per l'esecuzione dei lavori a quelle comunità che optavano per la *corvée* in natura, con l'obbligo di mettere in aggiudicazione gli stessi nel caso non fossero stati terminati entro i tempi stabiliti, favorendo in tal modo l'opzione in favore dell'imposta pecuniaria e dell'aggiudicazione dei lavori. Per sottrarsi infine alle accuse di voler creare una sorta di monopolio a favore degli imprenditori ordinari dei «ponts et chaussées», l'intendente autorizzò nel 1760 gli stessi *corvoyeurs* e qualsiasi privato a concorrere, «en donnant caution solvable», all'aggiudicazione dei lavori[58].

La reazione delle corti giudiziarie non si fece attendere. La *cour des aides* prima ed a ruota il parlamento di Rouen, che abbiamo già visto scagliarsi violentemente contro la *corvée*, si opposero fermamente alle misure di de Fontette, prive, a loro avviso, di qualsiasi «autorité légale», ordinando delle inchieste sulla illegittima riscossione d'imposte e sulle malversazioni cui dava luogo il nuovo sistema di applicazione

mins, sans retarder leur avancement» (ripubblicata integralmente, sotto il titolo di *Ordonnance pour diminuer la charge des corvées*, il 1° marzo 1758), in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 31-33; in essa l'intendente esplicitava chiaramente i suoi convincimenti: «L'alternative de la tâche ***en nature ou à prix d'argent au choix des communautés*** nous paraît donc propre à faire cesser les principaux abus et inconvénients sur le fait des corvées, en même temps qu'elle procurera un soulagement considérable» (p. 31, cors. orig.).

[58] Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 43-44: ordinanza di de Fontette del 14 giugno 1760, art. 4.

della *corvée* e vietando, «afin d'arrêter le cours desdites vexations», l'esecuzione dell'ordinanza del 1758[59]. La cassazione da parte del governo di tali atti, ritenuti attentatori nei confronti del potere regio, non riuscì ad annientare l'opposizione del parlamento e della *cour des aides* che tornarono sull'argomento con delle *remontrances itératives*, riproponendo ed anzi accentuando le accuse già lanciate in precedenza all'intendente. Tuttavia l'insistenza di de Fontette ebbe alla fine la meglio sulla ostinata resistenza delle corti di giustizia, animate certamente dalla tradizionale ostilità nei confronti dell'amministrazione regia ma anche e soprattutto dalla difesa dei propri interessi sociali e politici seriamente minacciati dalle misure dell'intendente; la sua riforma della *corvée* oltre a dare buoni risultati venne assunta a modello e imitata in altre generalità.

Minori resistenze nel suo tentativo di riforma della *corvée* incontrò Turgot a Limoges, dove giunse per ricoprire la carica di intendente nel 1761[60]. Avendo seguito con interesse e attenzione l'esperienza di Orceau de Fontette e le traversie della sua riforma, il celebre amministratore ed economista si era convinto che l'unico modo per dissuadere l'opposizione delle corti di giustizia consisteva nell'ottenimento di un *arrêt* del *Conseil du Roi* che investisse della sua autorità le proposte di riforma avanzate dagli intendenti in periferia.

[59] Cfr. gli *arrêts* della *cour des aides* e del parlamento di Rouen del 15 e 19 luglio 1760, e le successive *remontrances itératives* del 26 e 27 luglio (Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 44-48). A riprova della violenza dello scontro e della sua progressiva ideologizzazione, il parlamento, facendo riferimento alla guerra dei Sette Anni che insanguinava le frontiere del regno, affermava: «il s'en fait, sire, dans le sein de l'état, une mille fois plus cruelle, surtout contre le pauvre, la veuve et l'orphelin, cette portion indéfendue de vos sujets, dont, par cette raison vous êtes singulièrement le père».

[60] Sulla riforma della *corvée* operata da Turgot a Limoges, si veda, oltre ai testi dedicati all'esperienza di amministratore provinciale del celebre economista (come ad esempio quello molto datato di G. d'Hugues, *Essai sur l'administration*, cit., o quello più recente di M. C. Kiener - J.-C. Peyronnet, *Quand Turgot*, cit.), con abbondanza di particolari, Vignon, *Études*, cit., III, pp. 53-63.

Dopo aver elaborato, già alla fine del 1761, un primo piano di riforma, respinto da Trudaine sulla base di fondate obiezioni[61], Turgot indirizzava nel luglio 1762 allo stesso intendente delle finanze un «mémoire» nel quale proponeva un nuovo sistema di riforma della *corvée*. Il modello cui si richiamava esplicitamente l'intendente era quello fornito dalla riparazione di chiese e presbiteri; come in quest'ultimo caso la riparazione veniva ordinata dall'intendente provinciale, sulla base di un *arrêt* del *Conseil du Roi*, e spettava alle parrocchie interessate fornire le somme necessarie, così pure per la riparazione e costruzione delle strade pubbliche sarebbe stato sufficiente un *arrêt* del Consiglio per autorizzare – e mettere al riparo dall'ingerenza delle corti giudiziarie – l'intendente ad imporre le somme necessarie alle comunità coinvolte, proporzionalmente alla taglia dovuta da ognuna di esse. Come argomentava lo stesso Turgot, tale piano, che aveva molti punti in comune con quello di de Fontette, si discostava da quest'ultimo solo per la forma, in quanto prevedeva – al contrario della riforma dell'intendente di Caen – quella «autorisation publique sans laquelle la cour des aides avait quelque prétexte pour ne voir, dans la répartition du prix de l'ouvrage sur la communauté, qu'une imposition faite par l'intendant de son autorité privée»[62].

[61] Questo piano, in verità complicato, prevedeva la concessione di un salario ai *corvoyeurs*, diviso in due parti, una in contante e l'altra come diminuzione d'imposta. Le obiezioni di Trudaine, dettate dall'esperienza, poggiavano sulle difficoltà e gli inevitabili abusi che la concessione del denaro in contante avrebbe procurato e sull'opposizione certa delle *cours des aides* a proposito dell'imputazione della diminuzione d'imposta sul *brevet* della taglia (Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 58-59: lettera di Turgot a Trudaine del 15 dicembre 1761 e risposta di quest'ultimo del 23 dicembre, nella quale, significativamente, si invitava Turgot a non «prendre des partis généraux» sulla materia).

[62] Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 59-62; per Turgot il principale ostacolo da aggirare era rappresentato dall'opposizione di quelle «compagnies souveraines» che, come egli stesso affermava in un altro passo del «mémoire» «ont les yeux ouverts sur toutes les parties de l'administration, pour y chercher des occasions de déployer leur zèle patriotique et de fortifier leur pouvoir en l'exerçant» e «n'attendent que ... le moment où la paix leur permettra d'attaquer ouvertement les opérations de la finance sans s'exposer au reproche de favoriser les ennemis de l'état».

Senza scoraggiarsi al nuovo rifiuto di Bertin[63] e perseguendo con caparbietà i suoi programmi, Turgot iniziò a sperimentare sulla strada da Parigi a Bordeaux per Limoges il nuovo sistema di riforma della *corvée*, consistente in una imposizione in denaro gravante sulle parrocchie interessate dall'apertura della strada, compensata da uno sgravio sull'ammontare della taglia dovuta dalle suddette parrocchie, e decise alla fine di dar corso alla sua riforma in tutta la generalità, senza attendere il sospirato *arrêt* del Consiglio regio. Solo con la sostituzione di Bertin da parte di L'Averdy, Turgot vide soddisfatte infine le sue richieste, ed ottenne, ma solo nel 1766, il tanto atteso *arrêt* che gli consentiva di operare con una maggiore copertura politica e quindi al riparo da eccessive critiche ed ingerenze delle corti di giustizia. Ma la sapiente strategia dell'intendente, che si era servito soprattutto dei curati per convincere le parrocchie della bontà delle sue proposte, e l'accortezza con cui si era mosso nei confronti delle *cours des aides* di Parigi e Clermont, competenti entrambe per le questioni fiscali sul territorio della generalità, gli avevano già permesso di ottenere buoni risultati. Certo la povera generalità di Limoges non era paragonabile alla ricca e popolosa provincia di Normandia, dove l'operato di de Fontette aveva incontrato tante difficoltà, ma il successo della riforma di Turgot ed in generale della sua amministrazione provinciale gli aprì la strada della direzione del controllo generale delle finanze con l'avvento al trono di Luigi XVI.

[63] Il controllore generale pensava di «suppléer aux corvées par des péages établis sur les routes» e si proponeva di studiare la possibilità di applicazione di tale soluzione, alla quale era risolutamente contrario Turgot in quanto ostacolava il commercio, alla fine della guerra; per intanto preferiva che «l'on continue à travailler sur les principes que l'on a suivis jusqu'à present» (*ibidem*, p. 62). Sulla stessa linea di questa soluzione si colloca il successivo progetto, del gennaio 1771, redatto dal controllore generale Terray, di una imposta sui trasporti (dalla quale erano esclusi il trasporto dei grani e delle derrate alimentari trasportate dagli stessi agricoltori e provenienti dalle loro terre) che avrebbe dovuto tendenzialmente sostituire la *corvée*; consultato, Perronet non mostrò molto entusiasmo per tale progetto, che non ebbe alcun seguito (ENPC, ms 1835).

La strumentalità delle critiche espresse dalle corti sovrane di giustizia contro la *corvée*, che facevano leva sul malcontento popolare e sulla miseria delle campagne ma in realtà miravano a difendere la posizione dei ceti privilegiati, esentati dalla prestazione della *corvée* e invece soggetti alla nuova imposizione pecuniaria che le riforme tendevano ad introdurre, si manifestò in tutta la sua lampante chiarezza da lì a pochi anni, in occasione della presentazione del progetto di soppressione generale della *corvée* voluto da Turgot. E a farne le spese dell'opposizione parlamentare fu proprio quest'ultimo, che così scarse resistenze aveva incontrato in provincia e che ora si vedeva esonerato dal suo incarico di controllore generale dopo nemmeno due anni di permanenza.

La notizia della nomina di Turgot al vertice dell'amministrazione finanziaria, nell'agosto 1774, aveva creato la fondata attesa di una immediata abolizione della *corvée*. Ed in effetti, a confortare tale attesa, prima ancora di aver fissato le modalità di sostituzione dell'imposta, il controllore generale aveva ordinato agli intendenti provinciali la sospensione di tutti i lavori per *corvées*[64], misura che nelle sue intenzioni doveva rappresentare il primo passo nella direzione della definitiva soppressione di una così odiosa imposizione. Furono invece necessari quasi due anni di interminabili discussioni, inchieste e rapporti perché l'editto di soppressione fosse messo a punto e presentato davanti al parlamento parigino per la sua registrazione.

Grazie alle frequenti consultazioni con Trudaine de Montigny, l'intendente delle finanze successo al padre nella direzione del dipartimento dei «ponts et chaussées», al quale era legato da profonda amicizia, Turgot poté elaborare il suo piano per convertire la *corvée* in una «imposizione equivalente». Il ruolo di primo piano svolto da Trudaine, che te-

[64] Circolare del controllore generale agli intendenti provinciali del 6 maggio 1775 (Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 92-93): Turgot giustificava la sospensione dei lavori con «l'excessive cherté du blé ... causée par la mauvaise récolte de l'année dernière», ma singolarmente non decretava il blocco di quei lavori «faits à prix d'argent aux dépens des communautés qui auront préféré cette manière de faire leur tâche».

meva un blocco prolungato dei lavori, è testimoniato dalla fitta e interessante corrispondenza intercorsa tra quest'ultimo ed il controllore generale. In essa sono sapientemente individuati i principali problemi che si ponevano di fronte ad una simile misura e sono proposte le soluzioni più consone, alla luce della grande esperienza di questo amministratore e della sua profonda conoscenza della complessa macchina amministrativa della monarchia francese[65].

Su sollecitazione di Trudaine, il controllore generale si decise, dopo molte esitazioni, a consultare gli intendenti provinciali, ai quali sottopose il suo piano per l'abolizione della *corvée* e la sua sostituzione con una imposizione pecuniaria. Il testo inviato da Turgot comprendeva due progetti di «déclaration», da sottoporre distintamente per l'approvazione il primo ai parlamenti e il secondo alle *cours des aides*[66]. Nel primo, che si apriva con la sanzione del divieto di esigere «aucun travail gratuit sous le nom de corvée, ou sous quelque autre dénomination», si indicavano le modalità operative per la sostituzione della *corvée*. In luogo di quest'ultima, ogni intendente avrebbe proceduto all'aggiudicazione, nella generalità di sua

[65] Per tale corrispondenza, di tipo confidenziale, che copre il periodo che va dal 28 dicembre 1775 alla fine di gennaio 1776, cfr. Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 106-125, cui rinviamo per maggiori dettagli. Turgot era ossessionato dal problema della registrazione dei suoi atti di governo da parte delle corti di giustizia e Trudaine de Montigny discute analiticamente la questione in più di una lettera, proponendo delle misure per eludere il rifiuto di registrazione da parte delle corti, e quindi il blocco, delle decisioni governative. Il 29 dicembre 1775 egli proponeva di depositare soltanto, e non di sottoporre a registrazione, presso la cancelleria delle *cours des aides* l'«état du roi» che fissava annualmente l'ammontare dell'imposta sostitutiva della *corvée*; nel corso della stessa lettera, riferendo di una conversazione con d'Ailly, il quale riteneva per vari e giustificati motivi, che le *cours des aides* non avevano titolo ad essere investite della questione, invitava Turgot a depositare l'«état du roi» solo presso la cancelleria dei *bureaux des finances*, alla quale si sarebbe indirizzato il parlamento per averne conoscenza. Il 30 dicembre, dopo un colloquio avuto con Lamoignon de Malesherbes, proponeva al controllore generale, per mitigare le reazioni delle corti di giustizia, di chiedere la registrazione della sua legge solo per i successivi tre anni.

[66] Si veda il testo dei due progetti in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 93-96, da cui le successive citazioni.

competenza, dei lavori di costruzione o riparazione delle vie pubbliche e l'ammontare di tali aggiudicazioni sarebbe stato approvato con *arrêt* del Consiglio regio (art. 2); si sarebbe quindi provveduto ad imporre, annualmente, la somma decretata dal Consiglio su tutti i proprietari terrieri (art. 4), con l'esplicito divieto di utilizzare per altri scopi o di versare al tesoro regio le somme di denaro così percepite, che dovevano rimanere nelle mani dei tesorieri per i «ponts et chaussées» (art. 5). Il secondo progetto di dichiarazione incaricava gli intendenti della ripartizione dell'imposta «sur tous les bien-fonds appartenant tant aux privilégiés qu'aux non-privilégiés», ed attribuiva agli stessi, richiamando l'art. 3 del precedente progetto, la competenza in materia di contestazioni inerenti all'aggiudicazione dei lavori, salvo appello al Consiglio regio.

Nonostante le osservazioni critiche e le obiezioni presentate dagli intendenti[67], alcuni dei quali si mostravano non del tutto convinti del progetto di Turgot, il controllore generale proseguì sulla sua strada e, dopo ulteriori consultazioni con gli intendenti delle finanze ed in particolare con Trudaine de Montigny, il quale gli suggeriva di agire tempestivamente, presentò nel gennaio 1776 il progetto di editto a

[67] Per le risposte degli intendenti provinciali, consultati il 28 luglio, cfr. Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 96-105. Questi, pur approvando la conversione della *corvée* in una imposizione pecuniaria, non mancarono di esprimere riserve, come quegli intendenti nelle cui generalità si praticava la *corvée réelle*, e fondate obiezioni al sistema proposto. Molti si dichiaravano preoccupati della certa opposizione delle corti di giustizia e l'intendente di Bordeaux, Esmangart, giungeva ad affermare che, a causa di tale opposizione, «on perdra de vue le soulagement opéré par la suppression de la corvée pour n'offrir que l'image d'une charge nouvelle»; altri criticavano il fatto che la nuova imposta gravasse sulla sola proprietà terriera, mentre rimanevano esenti le altre fortune e attività, e chiedevano che fosse dovuta anche da quei «citoyens non possesseurs de fonds qui profitent aussi de l'utilité des chemins» (Pajot de Marcheval, intendente di Grenoble), trasformandola quindi in una imposta «sur le revenu plutôt que sur les fonds» (Auget de Monthyon, intendente di La Rochelle); l'intendente di Hainaut, Taboureau des Réaux, poneva l'accento sulla difficoltà, se non impossibilità, di procedere alla ripartizione dell'imposta in assenza di un catasto attendibile e aggiornato.

Luigi XVI[68]. Il progetto era accompagnato da un lungo preambolo[69], rivelatore della mentalità illuminista e razionalista di Turgot, nel quale si elencavano gli inconvenienti della *corvée* e si giustificavano le misure proposte, nel tentativo di convincere anche le corti giudiziarie della necessità e della giustezza dell'abolizione della *corvée*[70].

Ma il disegno di Turgot non sortì alcun effetto. Alle dure critiche formulate dal guardasigilli, Hue de Miromesnil, ex primo presidente del parlamento di Rouen al tempo dell'ostinata opposizione di questa corte alla riforma di de Fon-

[68] Oltre che in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 129-137, il testo dell'editto è consultabile anche nella raccolta di Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XXIII, pp. 358-370.

[69] In tale preambolo, di chiara ispirazione fisiocratica, Turgot riportava le motivazioni di fondo che lo avevano guidato nella elaborazione dell'editto: «La protection que nous devons à l'agriculture, qui est la véritable base de l'abondance et de la prospérité publique, et la faveur que nous voulons accorder au commerce comme au plus sûr encouragement de l'agriculture, nous feront chercher à lier de plus en plus, par des communications faciles, toutes les parties de notre royaume, soit entre elles, soit avec les pays étrangers»; condannava risolutamente la *corvée royale* («Prendre le temps du laboureur, même en le payant, serait l'équivalent d'un impôt. Prendre son temps sans le payer, est un double impôt. Et cet impôt est hors de toute proportion lorsqu'il tombe sur le simple journalier qui n'a pour subsister que le travail de ses bras») e giustificava il fatto che la nuova imposizione venisse a gravare sui soli proprietari terrieri con i vantaggi che questi traevano dalla costruzione delle vie di comunicazione: «C'est donc la classe des propriétaires des terres qui recueille le fruit de la confection des chemins; c'est elle qui devrait seule en faire l'avance, puisqu'elle en retire les intérêts» (cfr. Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 129-135; analoghe considerazioni sono svolte da un altro esponente della fisiocrazia, nonché collaboratore di Turgot, P.-S. Dupont de Nemours, *De l'administration des chemins*, Pekin 1767).

[70] Sul preambolo di Turgot si veda anche il parere di Trudaine de Montigny, per il quale esso era troppo lungo e poco confacente, nel tono e nello stile, ai preamboli delle leggi: «Croyez d'ailleurs, mon ami, que chaque chose a son style et son caractère propre et qu'on ne peut s'en écarter sans prêter plus ou moins à la critique. Il me semble que ce préambule ne doit avoir que quelques buts principaux, qui sont faciles à établir et qui sont trop frappants pour qu'on ne les affaiblisse pas infiniment par des questions de détail» (lettera del 6 gennaio 1776, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., p. 116).

tette, per il quale l'editto era profondamente ingiusto, in quanto sottoponeva ad imposizione solo i proprietari terrieri, che non erano certo i soli a trarre vantaggi dalla costruzione delle vie di comunicazione, e sanciva una violazione dei privilegi di nobili ed ecclesiastici[71], si associò immediatamente il parlamento di Parigi. Quest'ultimo, inopinatamente richiamato in carica nel 1774 dopo il «colpo di stato» di Maupeou che sembrava aver messo fine alla reiterata opposizione parlamentare, si rifiutò di registrare l'editto, che gli era stato sottoposto il 9 febbraio, e presentò delle rimostranze al sovrano.

In esse il parlamento non si limitava a contestare puntualmente le varie parti dell'editto ma svolgeva una critica serrata della intera concezione politica che animava non solo l'editto sulla *corvée* ma anche gli altri cinque facenti parte del pacchetto di riforme volute dal controllore generale. Partendo dall'assunto generale ed universalmente valido che qualsiasi riforma o innovazione tendente ad instaurare una uguaglianza di diritti tra gli uomini e a distruggere le distinzioni avrebbe come conseguenza «le désordre, suite inévitable de l'égalité absolue», e provocherebbe «le renversement de la société civile, dont l'harmonie ne se maintient que par cette gradation de pouvoirs, d'autorités, de préeminences et de distinctions qui tient chacun à sa place, et garantit tous les états de la confusion», i parlamentari parigini affermavano, senza mezzi termini, che l'editto in questione, mettendo in causa i privilegi e le «franchises» della nobiltà e del clero, portava «à la confusion des états et à l'intervention des principes constitutifs de la monarchie»; non aveva altra conseguenza se non quella di «renverser toute la constitution française»[72].

Dopo essersi rifiutato di accogliere tali rimostranze, Luigi XVI fu costretto a convocare un *lit de justice* per la regi-

[71] Cfr. Vignon, *Études*, cit., III, p. 78.

[72] Il testo di queste rimostranze, rimasto sconosciuto fino al 1855, data in cui la minuta venne ritrovata negli archivi del parlamento di Parigi, è pubblicato da Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 145-154.

strazione coatta dell'editto, che avvenne il 12 marzo[73]. Tuttavia, nonostante l'approvazione, la sorte di Turgot era ormai segnata; gli avvertimenti di Trudaine de Montigny, che il 12 gennaio, in una lettera confidenziale, lo aveva messo al corrente della «mauvaise volonté» del parlamento nei suoi confronti e del fatto che il suo editto veniva considerato come l'ultimo atto della sua amministrazione, raccomandandogli di agire con fermezza, si erano rivelati quanto mai premonitori[74]. Con il rinvio di Turgot, decretato il 12 maggio del 1776, falliva l'ultimo tentativo della monarchia francese di giungere ad una riforma complessiva della società e dello Stato e si apriva la strada al crollo, per via rivoluzionaria, dell'*ancien régime*.

Il successore di Turgot, l'ex intendente di Bordeaux Clugny de Nuits, si affrettò a ripristinare lo *status quo ante*. Nonostante le indicazioni degli intendenti provinciali, nuovamente consultati, i quali ritenevano impossibile un ritorno alla *corvée*, ed il giudizio di Trudaine che, pur continuando a sperare in un mantenimento dell'editto di febbraio, proponeva un sistema provvisorio, molto vicino a quello praticato da de Fontette a Caen, per assicurare la riparazione delle vie pubbliche[75], il controllore generale ristabilì «par provision,

[73] Si veda il verbale del *lit de justice*, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 154-160. La vicenda della registrazione dell'editto fu molto tormentata anche in provincia: ben otto parlamenti su dodici non ne ricevettero comunicazione e solo tardivamente venne inviato ai parlamenti di Pau, Rouen, Toulouse e Metz, i quali, tranne quello di Toulouse, presentarono osservazioni critiche e rimostranze. L'unico tentativo di dare applicazione all'editto fu quello messo in atto dall'ispettore generale de Voglie, il quale, nonostante fosse notoriamente contrario alla riforma di Turgot, in una istruzione del 29 febbraio invitava l'*ingénieur en chef* della generalità di Poitiers a predisporre le modalità operative per la costruzione e la riparazione delle strade pubbliche secondo il nuovo sistema (*ibidem*, pp. 93-96).

[74] Vignon, *Études*, cit., III, p.j., p. 120: «Soyez sûr qu'il n'y a pas un conseiller au parlement qui ne regarde l'époque de l'envoi des édits comme la fin de votre ministère. ... Si ce malheur arrivait, je crois que l'autorité du roi est perdue pour tout son règne».

[75] Si vedano le lettere indirizzate da Trudaine de Montigny al controllore generale il 5 giugno, il 16 e il 25 luglio 1776 (Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 162-170).

l'ancien usage observé pour les réparations des grands chemins». La dichiarazione regia dell'11 agosto 1776 sancì infatti che tutti i lavori necessari per la riparazione e la manutenzione delle più importanti vie di comunicazione si sarebbero continuati ad eseguire «dans les diverses provinces de notre royaume, comme avant notre édit du mois de février dernier»[76].

Con la suddetta dichiarazione – che rimandava ad un successivo esame dell'intera materia da parte del *Conseil du Roi* –, motivata dalla necessità di procedere in tempi rapidi, prima dell'inverno, alla riparazione delle strade pubbliche e di «donner une attention particulière aux représentations de nos cours», si accantonava definitivamente l'editto di Turgot e si inaugurava un periodo di provvisorietà che sarebbe durato dieci anni, nel corso del quale le difficoltà si acuirono, le corti di giustizia, galvanizzate dal successo ottenuto su Turgot, contrastarono con maggiore determinazione l'operato degli intendenti[77] ed i lavori stradali subirono un drastico ridimensionamento e rallentamento.

Questo decennio (1776-1786), conclusosi con la decisione (6 novembre 1786) del controllore generale Calonne di sostituire, in via sperimentale, per tre anni, la *corvée* con una equivalente imposizione pecuniaria[78], decisione strenuamente contrastata dai parlamenti provinciali – nonostante

[76] Vignon, *Études*, cit., III, p.j., p. 170 e Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XXIV, p. 68. Sulla *corvée royale* nel periodo successivo al rinvio di Turgot, cfr. anche A. Lesort, *La question de la corvée*, cit.

[77] Si pensi, per fare solo un esempio, alla lunga vicenda, alla quale abbiamo già accennato, dell'intendente Dupré de Saint-Maur, sostituito dal governo regio per l'ostinata opposizione della *cour des aides* e del parlamento di Bordeaux al suo tentativo di applicazione dell'istruzione del 6 settembre 1776 che prevedeva la possibilità di «rachat» della *corvée*.

[78] Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 258-263. Paradossalmente fu proprio Calonne, certamente non tra i sostenitori dell'abolizione della *corvée*, che nel 1777, mentre era intendente a Metz, si era spinto ad affermare che «la suppression totale des corvées était une chimère enfantée par un zèle malentendu», a prendere la decisione che avrebbe posto fine all'interminabile questione della *corvée* (*ibidem*, p. 122).

fosse stata sancita da un *arrêt* del *Conseil du Roi* e non necessitasse quindi dell'approvazione parlamentare – e ratificata definitivamente dall'assemblea dei notabili, convocata dallo stesso Calonne, nella seduta del 23 febbraio 1787, fu caratterizzato da un'estrema confusione, quella stessa che aveva regnato nel periodo precedente il tentativo di riforma generale di Turgot.

Nemmeno l'istruzione del 6 settembre 1776[79] che, nell'intento di fornire un quadro di riferimento certo all'azione degli intendenti provinciali, aveva sancito in pratica l'introduzione su scala nazionale del sistema adottato da de Fontette a Caen, con la possibilità quindi per le comunità di optare per il «rachat» della *corvée*, riuscì a ridurre, se non ad eliminare, tale confusione. Senza dimenticare che, non essendo stata registrata, la suddetta istruzione lasciava campo libero all'opposizione locale delle corti di giustizia e delle stesse comunità refrattarie. Le numerose inchieste presso gli intendenti provinciali che si susseguirono in questi anni, non portarono all'adozione di misure efficaci e valide per l'intero territorio del regno[80]. Gli unici successi si registrarono nel Berry e nell'alta Guienna, territori dove, con l'istituzione sperimentale delle assemblee provinciali nel 1778 e 1779, si

[79] Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 170-174.

[80] Quasi tutti i controllori generali, che si alternarono con più frequenza in questo periodo al vertice dell'amministrazione finanziaria, scelsero la strada della consultazione degli intendenti provinciali, per conoscere il parere di questi ultimi ed avere un quadro della situazione della *corvée*: Clugny de Nuits nel 1776, Necker l'anno successivo, Joly de Fleury nel 1781, Calonne nel 1786. Quest'ultimo il 21 marzo 1785 aveva costituito un comitato per lo studio della questione al fine di trovare una soluzione unitaria al problema della *corvée royale*, affidandone la presidenza a Chaumont de La Galaizière, l'intendente d'Alsazia che tanto si era adoperato per rendere meno dura la *corvée* in Lorena ed in quest'ultima provincia, cercando di svolgere una azione di riparazione rispetto all'operato del padre, il primo intendente francese in Lorena, che si era distinto per durezza e inflessibilità nell'applicazione dell'imposta (cfr. P. Boyé, *Les travaux publics*, cit.). A Chaumont de La Galaizière, che era già intervenuto sulla questione, va attribuito il lungo *Mémoire sur les corvées*, apparso anonimo nel 1785, sicuramente frutto anche delle discussioni in seno al comitato, che si apriva con la lapidaria affermazione che «sans employer des moyens violents, il serait impossible aujourd'hui de

adottò altresì il sistema della conversione della *corvée* in natura in una imposta pecuniaria supplementare alla taglia.

La confusione che regnava nell'amministrazione della *corvée* e la situazione di stallo in cui si trovavano i lavori stradali, nel periodo successivo all'istruzione del 6 settembre 1776, era descritta con chiarezza dall'intendente di La Rochelle, Meulan d'Ablois, in un *mémoire* indirizzato a Necker, da poco direttore generale delle finanze, e a de Cotte, il responsabile del dipartimento dei «ponts et chaussées» dopo la soppressione degli intendenti delle finanze. In esso l'intendente spiegava in che modo i ceti privilegiati della provincia, coscienti che il peso della conversione della *corvée* sarebbe ricaduto sulle loro spalle, erano riusciti a vanificare le misure contenute nell'istruzione senza attaccarne frontalmente i princìpi ispiratori. Costoro, dopo aver persuaso le comunità ad optare per la *corvée* in natura, le avevano convinte che «n'y ayant pas de lois enregistrées», non avrebbero potuto essere obbligate a pagare in denaro l'opera che «n'auraient pas fait en nature après l'avoir opté». Sicché, dopo essersi presentate sui cantieri di lavoro, queste ultime li avevano immediatamente abbandonati; e, a causa dello stesso «esprit de résistance», non era stato possibile riscuotere l'imposta sostitutiva per pagare gli imprenditori a cui erano stati nel frattempo aggiudicati i lavori, di modo che anche questi ultimi si erano rifiutati di eseguire i lavori per gli anni successivi. In tal modo, concludeva l'intendente, si era riusciti «à faire tomber un système que personne n'aurait pu attaquer ouvertement»[81].

rétablir par une loi la Corvée en nature pour la construction des chemins». Del comitato facevano parte, oltre a Chaumont de La Galaizière, l'intendente dei «ponts et chaussées», Chaumont de La Millière, e gli intendenti provinciali Perrin de Cypierre (Orléans), d'Agay (Amiens), de Pont (Metz), de Crosne (Rouen), d'Aine (Tours), Bertier de Sauvigny (Paris), Esmangart (Lille), Caze de La Bôve (Grenoble); sulle vicende e sui lavori del comitato, cfr. A. Lesort, *La question de la corvée*, cit., pp. 69 ss. (che non è immune da qualche inesattezza, come ad esempio per gli incarichi dei suddetti intendenti).

[81] Cfr. il «mémoire» di Meulan d'Ablois, datato 20 agosto 1777, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 178-79.

Dal lungo e interminabile conflitto sulla questione della *corvée* che per parecchi decenni oppose l'amministrazione centrale e periferica dello Stato alle corti di giustizia, di cui ci siamo limitati a tracciare un inquadramento sintetico e ad indicare gli episodi più rilevanti, non rimasero esclusi, naturalmente, gli ingegneri del «corps des ponts et chaussées». Questi ultimi rappresentavano d'altronde un tassello fondamentale nel funzionamento del sistema; la direzione ed il controllo dei lavori per *corvées* costituivano infatti una parte estremamente rilevante del loro servizio. Subordinati all'autorità dell'intendente provinciale, dal quale ricevevano gli ordini e al quale si sentivano accomunati per il ruolo ricoperto nell'amministrazione statale, essi apparivano agli occhi dei parlamentari, ma anche più in generale dell'opinione pubblica, come il braccio tecnico-esecutivo della monarchia amministrativa nel campo delle infrastrutture viarie. Per tale motivo si trovavano quindi associati agli intendenti provinciali nell'opposizione condotta contro questi ultimi, sulla *corvée* o sulla sua riforma-abolizione, dalle corti di giustizia.

Nel corso del già ricordato conflitto tra Orceau de Fontette e le corti di giustizia in merito alla riforma della *corvée* sperimentata dall'intendente nella generalità di Caen, la *cour des aides* di Rouen chiamò in causa senza mezzi termini gli ingegneri ed il loro operato. In risposta agli *arrêts* del *Conseil du Roi* che cassavano le precedenti rimostranze della stessa corte e del parlamento, essa presentò nuovamente delle «très-humbles, très-respectueuses et itératives remontrances», nelle quali non solo si riformulavano le consuete veementi critiche alla *corvée*, vista come un'imposizione illegittima che condannava i *corvéables* «à l'alternative cruelle de périr de faim et de fatigue, ou de se voir trainer en prison comme des criminels de premier ordre», ma si accusavano apertamente gli ingegneri di trarre illeciti vantaggi economici dalla conduzione dei lavori per *corvées*[82]. L'accusa, grave e

[82] Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 47-48: «remontrances itératives» della *cour des aides* di Rouen del 26 luglio 1760. In esse le *corvées* si definivano, tra l'altro, tanto «préjudiciables à l'agriculture» quanto «*lucratives pour les ingénieurs*» (cors. orig.).

infamante, provocò l'energica reazione degli ingegneri in servizio nella generalità che redassero un «mémoire» nel quale, appoggiandosi a Montesquieu, chiedevano giustizia per il disonore arrecato alla loro reputazione e stigmatizzavano l'operato delle corti di giustizia, accecate dal pregiudizio e dalla malafede[83].

Tale episodio fornisce un esempio particolarmente chiaro ed efficace del coinvolgimento degli ingegneri nel conflitto, protrattosi per parecchi decenni, sulla *corvée royale*; ma accuse del genere, più o meno aperte, erano frequenti nelle rimostranze di parlamenti e *cours des aides* e sotto la penna di fisiocrati ed illuministi. Nonostante la provata onestà ed il radicato senso del dovere, di cui davano continuamente prova ed andavano giustamente fieri gli ingegneri, essi rappresentavano un comodo bersaglio, più ancora delle ordinanze e delle istruzioni degli intendenti, per le corti di giustizia, pronte a strumentalizzare qualsiasi insignificante episodio per inasprire il conflitto.

L'atteggiamento manifestato dagli ingegneri sulla questione della *corvée royale* e della sua soppressione, meno radicale di quello generalmente condiviso, almeno a partire dagli anni Sessanta, dagli intendenti provinciali, non servì a far loro assumere una posizione differente, di minore coinvolgimento o di possibile mediazione, nel conflitto. Più moderati dei loro superiori amministrativi[84], meno fiduciosi nell'efficacia di misure drastiche come l'abolizione della *corvée* patrocinata da Turgot nel 1776, tanto che in questa circostan-

[83] Si veda il «mémoire» degli ingegneri della generalità di Caen, dell'agosto 1760, in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 50-52.

[84] Un esempio di tale moderazione può essere considerata la voce *Corvée* [*Ponts et Chaussées*] dell'*Encyclopédie*, redatta proprio da un ingegnere, stranamente poco critica sul sistema della *corvée*, anche se all'epoca della sua redazione (1753) le critiche a tale imposizione non si erano ancora radicalizzate (III ed., Livourne 1770, IV, pp. 259-264). Essa era opera di Nicolas-Antoine Boulanger, il celebre letterato e pubblicista, che come sotto-ingegnere dei «ponts et chaussées» nella generalità di Tours (1749-1755?; da una lettera del 18 marzo 1755 si ricava la notizia della proposta di nomina, poi avvenuta, di Lecreulx come sotto-ingegnere a Tours,

za dovette intervenire lo stesso Trudaine de Montigny a rassicurare il ministro sulla lealtà e la cooperazione degli ispettori generali del corpo[85], e soprattutto molto più preoccupati degli intendenti di un possibile blocco o rallentamento dei lavori stradali dovuto alle difficoltà di applicazione delle nuove misure, essi tuttavia condividevano con questi ultimi, come abbiamo già messo in evidenza, la proposta di una riforma sostanziale della *corvée* che eliminasse le disfunzioni, abolisse i privilegi e non facesse gravare il peso dell'imposizione su una sola classe di cittadini.

Lo spirito di moderazione ed il realismo a più riprese manifestati su tale questione dalla maggioranza degli ingegneri, tanto da poterli considerare come un elemento peculiare di una più generale mentalità collettiva, non erano sufficienti a collocare questa schiera di funzionari in una posizione differente da quella degli intendenti provinciali, nel quadro dell'aspro conflitto che si giocò intorno alla *corvée royale* a partire dagli anni cinquanta del XVIII secolo. Tale conflitto si configurava, sia pure non senza contraddizioni, come un ulteriore episodio di quello scontro più ampio e generalizzato che vedeva schierati, come in questa circostanza, in campi opposti l'amministrazione statale, di cui gli «ingénieurs des ponts et chaussées» rappresentavano un importante braccio operativo, e i corpi autonomi della magistratura.

in sostituzione proprio di Boulanger, il che non vuol dire tuttavia che quest'ultimo abbia necessariamente continuato a svolgere le sue funzioni sino a tale data -ENPC, ms 2867-), aveva avuto modo di seguire per servizio molti lavori condotti per *corvées*. Sull'attività di sotto-ingegnere di Boulanger e su questa voce, cfr. le notizie riportate in J. Hampton, *Nicolas Antoine Boulanger et la science de son temps*, Genève-Lille 1955, pp. 14 ss.

[85] Cfr. la lettera di Trudaine a Turgot, s.d. (ma molto probabilmente risalente alla fine di gennaio del 1776, poco prima della pubblicazione dell'editto di soppressione della *corvée*), in Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 121-125. In essa Trudaine assicurava al controllore generale che, nonostante le voci che circolavano sul conto degli ispettori generali, secondo le quali questi ultimi non condividevano i propositi di riforma di Turgot, essi, dai quali non si poteva pretendere «plus de zèle et d'empressement», avrebbero fatto «tout ce qui sera en leur pouvoir» per garantire il successo del suo progetto di soppressione della *corvée*.

2. *Le realizzazioni alla vigilia della Rivoluzione*

«Révolution routière»[86], «grande mutation»[87], «grand siècle des routes»[88]: queste o analoghe espressioni sono state coniate per denotare il grande impulso dato dalla monarchia francese alla costruzione di una solida rete di vie di comunicazione ed i notevoli risultati conseguiti nel corso del XVIII secolo. Esse esprimono una valutazione estremamente positiva di tali risultati, che non sarebbe stato possibile conseguire senza la predisposizione di una struttura amministrativa efficiente e tendenzialmente centralizzata, la formazione di un corpo di ingegneri dotati di accertate capacità tecniche e scientifiche e, soprattutto, senza la prestazione gratuita della *corvée royale* da parte di quelle innumerevoli schiere di lavoratori della terra che popolavano le campagne francesi.

Nemmeno quegli interventi che tendono invece ad attenuare la portata e il significato delle espressioni sopra menzionate, insistendo piuttosto sulle lacune dei tracciati viari, sulla loro scarsa praticabilità o sulla incompiutezza del disegno complessivo, sono in grado di confutare in modo netto e convincente le positive valutazioni da cui abbiamo preso le mosse. In un recente contributo, dedicato prevalentemente alla storia delle statistiche viarie[89], che si apre con la formulazione di una questione di fondo, se cioè si possa parlare per la rete stradale francese del XVIII secolo di «grande mutation», secondo l'espressione di G. Arbellot, o se non si debba piuttosto pensare ad un «changement limité», B. Lepetit, che pure sembra propendere per una valutazione meno

[86] L'espressione è utilizzata da P. de Saint-Jacob con riferimento in particolare alla rete stradale borgognona: *Les routes de Bourgogne à la fin de l'ancien régime,* in «Mémoires de la Commission des Antiquités du département de la Côte d'Or» XXIII, 1947-1953, p. 99.

[87] Cfr. G. Arbellot, *La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII siècle,* in «Annales E.S.C.» XXVIII, 1973, pp. 765-791.

[88] L. Trénard, *De la route royale à l'âge d'or des diligences,* in G. Michaud (ed), *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours,* Paris 1959, pp. 101-132.

[89] B. Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France (1740-1840),* Paris 1984.

enfatica e più critica dei risultati in questo campo conseguiti, non può tuttavia fare a meno di registrare gli enormi progressi compiuti dalla monarchia francese nella realizzazione di una solida rete di vie di comunicazione[90].

Certo mancano i dati quantitativi indispensabili per dare una risposta definitiva all'importante questione posta da Lepetit; nonostante i passi avanti compiuti dalla ricerca in questo campo di studi, particolarmente numerosi in Francia grazie allo stretto legame tradizionalmente esistente tra storia e geografia, non si dispone ancora di una ricostruzione cartografica attendibile e puntuale, su scala nazionale, delle comunicazioni stradali alla fine dell'*ancien régime* (che non si limiti alla rete delle strade postali), né si è in grado di fornire una stima esatta della estensione di tale rete stradale. Tuttavia, sulla base delle informazioni e delle stime, provenienti soprattutto da fonti a stampa e documenti amministrativi dell'epoca, molto spesso parziali e a volte generiche, si può valutare, sia pure in modo approssimativo, l'estensione della rete stradale francese nella seconda metà del XVIII secolo.

[90] Sulla storia delle vie di comunicazione in Francia si rimanda al libro classico di H. Cavaillès, *La route française, son histoire, sa fonction. Étude de géographie humaine*, Paris 1946, e al recente ottimo lavoro, in due volumi, di G. Reverdy, *Histoire des grandes liaisons françaises*, Paris 1981-82; utili indicazioni possono fornire anche P. Vidal de La Blache, *Routes et chemins de l'ancienne France*, in «Bulletin de géographie historique et descriptive», 1902, n. 1, pp. 115-126 e G. Michaud (ed), *Les routes de France*, cit.; superficiale e di non grande interesse, invece, J. Bonnerot, *Les routes de France*, Paris 1926. In particolare sul XVIII secolo cfr., oltre ai citati contributi di L. Trénard, G. Arbellot e B. Lepetit, J. Letaconnoux, *Les voies de communication en France au XVIII siècle*, in «Vierteljahrschrift für Sozial -und Wirtschaftsgeschichte» VII, 1909, pp. 94-141; G. Livet, *La route royale et la civilisation française de la fin du XV au milieu du XVIII siècle*, in G. Michaud (ed), *Les routes de France*, cit., pp. 57-92 ed il primo fascicolo, dedicato a *Routes et communications* e curato da G. Arbellot e B. Lepetit, dell'*Atlas de la Révolution française* (Paris 1987), una delle iniziative scientifiche e editoriali più interessanti e azzeccate delle celebrazioni per il bicentenario della rivoluzione, che ha già visto la pubblicazione di altri tre fascicoli, rispettivamente dedicati all'insegnamento, all'esercito e agli aspetti territoriali e di rappresentazione del territorio.

In un «mémoire» sulla *corvée royale* e sulle modalità della sua soppressione[91], inviato a Trudaine de Montigny il 31 ottobre 1774, Jean-Rodolphe Perronet stimava in circa 6.000 leghe l'estensione della rete stradale francese; dalla sua stima restavano però esclusi i *pays d'états* e quindi la cifra di 6.000 leghe si riferiva alle sole generalità dipendenti dall'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées». Inoltre indicava in 2.150 leghe la lunghezza delle strade che rimanevano da realizzare per completare la rete viaria del regno e specificava il tipo di rivestimento delle strade ultimate: la quasi totalità di esse (5.300 leghe) risultava costruita in semplice inghiaiamento, 484 leghe erano rivestite «en pavés de grès», materiale più duro e resistente, e 207 «en pavés de pierres brutes».

Alcune testimonianze coeve vengono in parte a confermare e in parte a smentire le cifre fornite da Perronet. L'ingegnere François-Michel Lecreulx, uno dei membri più attivi e stimati del corpo, si avventurava nel 1777 in un calcolo, alquanto strano, della lunghezza «de toutes les routes du Royaume, & chemins de communication indispensables de ville à ville, entrepris ou non entrepris»[92]; valutando, ma senza chiarire i criteri adottati, in 200 leghe l'estensione della rete viaria per generalità, forniva la cifra complessiva di 6.200 leghe come indicativa della lunghezza delle strade, ultimate e in costruzione, in tutte le 31 generalità di cui si componeva il regno. Qualche anno dopo però, riproponendo lo stesso ragionamento in un'altra opera[93], valutava non

[91] Cfr. Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 87-89.

[92] [Lecreulx], *De l'importance et de la nécessité des chemins publics, en France, ainsi que des moyens les plus propres à leur exécution*, Amsterdam 1777, p. 14.

[93] [Lecreulx], *Mémoire sur la construction des chemins publics et les moyens de les exécuter*, par M. L ****, Ingénieur en chef des P. & Ch., en France, 1782. Sia quest'opera che la precedente, che debbono ricondursi ad un comune originario progetto, meritano alcune informazioni esplicative, desunte dall'*Avis de l'Éditeur* premesso al *Mémoire* (pp. 3-8). La composizione ebbe inizio nel 1761, con lo scopo manifesto di confutare molte delle argomentazioni contenute ne *L'Ami des hommes* di Mirabeau; ma il veto posto da «une personne en place ... à qui les Ponts et

più in 200, bensì in 250 leghe, la lunghezza delle vie di comunicazione per generalità, per cui l'estensione complessiva e ottimale delle strade del regno saliva a 7.750 leghe.

Lo strano calcolo dell'ingegnere, a metà strada tra l'osservazione della rete stradale esistente e la previsione di una copertura ottimale del territorio del regno, non chiariva però quante leghe di tali strade dovevano considerarsi già costruite e praticabili. Un altro autore, l'ufficiale d'artiglieria de Pommereuil, concorrente anch'egli, come Lecreulx, al premio indetto dall'accademia di Châlons nel 1778, si associava alla prima stima dell'ingegnere, indicando in 6.200 leghe l'estensione delle strade francesi. Non sappiamo però quanto questa stima fosse frutto di autonome elaborazioni o se non si trattasse invece, come sembra potersi dedurre dalle affermazioni di Lecreulx nella prefazione al suo *Mémoire*, di una furbesca riproposizione dei dati forniti da quest'ultimo[94]. Lo

Chaussées doivent leur principal lustre» [sicuramente Daniel Trudaine], per la quale il momento non era adatto, ne bloccò la pubblicazione. Nel 1768 l'autore corresse il primo manoscritto, aggiungendovi un capitolo sulla composizione e sulle funzioni del «corps des ponts et chaussées» [che compare in *De l'importance*, cit., pp. 175-212] ma, a causa del persistente veto dell'amministrazione, dovette rinunciare ancora alla pubblicazione. Rivisto e corretto nuovamente nel 1775, il manoscritto venne infine presentato al concorso indetto dalla Société littéraire di Châlons nel 1778; in questi frangenti l'autore aveva appreso che il manoscritto da lui redatto nel 1768 era stato furtivamente pubblicato ad Amsterdam [si tratta appunto dell'opera *De l'importance*, cit., che apparve anonima nel 1777 e recante come luogo di pubblicazione questa città]. Mentre l'accademia di Châlons, che aveva premiato nel 1779 il *Mémoire sur la construction*, sembrava aver rinunciato alla pubblicazione dell'opera o di ampi estratti, il suo Autore venne in possesso di una *brochure*, che aveva partecipato allo stesso concorso e che indicava come autore «M. de P. Officier d'Artillerie» [de Pommereuil], nella quale non fu poco sorpreso di trovare «beaucoup de choses construites de son manuscrit de 1768, ses suppositions, ses calculs, plusieurs de ses idées, et quelques-unes de ses phrases». Quest'ultimo increscioso episodio lo spinse infine alla risoluzione di pubblicare integralmente la sua opera premiata dalla Société littéraire di Châlons.

[94] Cfr. la nota precedente. Per le stime di de Pommereuil, contenute in *Des chemins et des moyens les moins onéreux au Peuple et à l'État de les construire et de les entretenir*, opera pubblicata anonima nel 1781, di cui Chaumont de La Millière svelò il nome dell'autore, tessendone grandi

Fig. 3. Strade di posta alla fine del XVIII secolo (dalla carta di Desauches, anno V).

Fonte: P. Vidal de La Blache, *Tableau*, cit., p. 379.

stesso Perronet, infine, una diecina d'anni più tardi, nella dedica a Luigi XVI delle sue *Oeuvres*, elogiando l'impulso dato dal suo predecessore, Luigi XV, alla costruzione delle

elogi, solo nel 1790 (*Mémoire sur le Département des ponts et chaussées*, p. 18), dopo che non aveva a suo tempo dato il permesso per la distribuzione dell'opera, cfr. G. Arbellot, *La grande mutation*, cit., pp. 772-73.

vie pubbliche ed i risultati ottenuti, parlava per le strade «qui ont été ouverts depuis la capitale jusqu'aux extrémités du royaume» di «une longueur ensemble de plus de six mille lieues»[95].

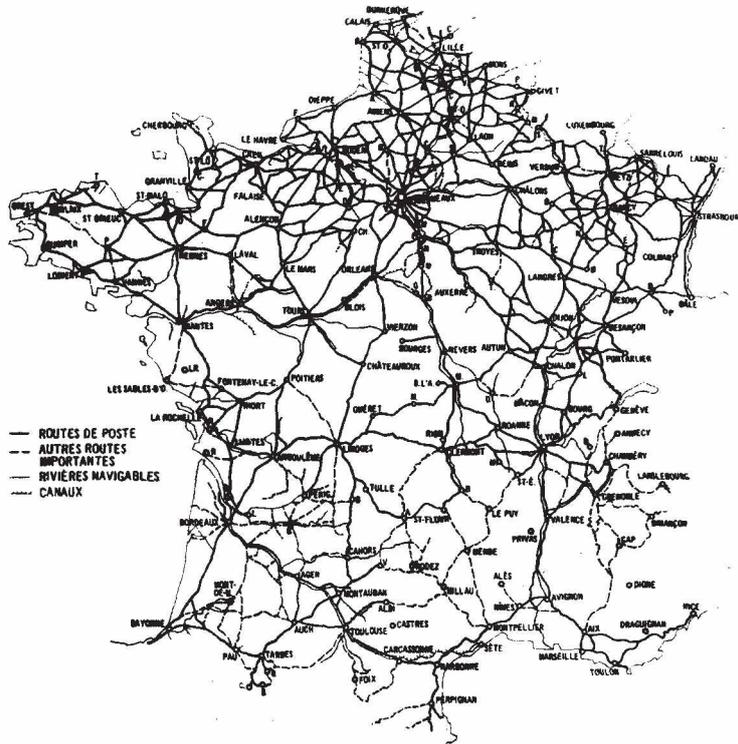
Si tratta, come si vede, di stime molto generiche, estremamente imprecise e a volte discordanti; ma, in mancanza di un inventario analitico e attendibile, generalità per generalità, della rete viaria francese, che consenta poi un'analisi globale, sono anche le sole di cui si dispone per una, sia pure forzatamente generica, valutazione. Sulla base di esse, coloro che da ultimo si sono occupati delle vie di comunicazione nella Francia del Settecento, hanno assunto la cifra approssimativa di 6.000 leghe, vale a dire circa 26.000 km., come indicativa dell'estensione della rete stradale verso la fine dell'*ancien régime*[96].

In un vecchio saggio, che presenta ancora oggi un certo interesse, al contrario, J. Letaconnoux, pur riconoscendo la difficoltà di determinare con certezza tale estensione, avanzava una stima del tutto diversa, esattamente il doppio di quella proposta da Arbellot. A suo avviso, nel 1788, esistevano in Francia 12.000 leghe di strade «à l'entretien», vale a dire sottoposte alla manutenzione ordinaria, e quasi altrettante leghe di strade erano tracciate o in costruzione[97]. La

[95] *Les Oeuvres de M. Perronet* furono pubblicate per la prima volta dall'Imprimerie Royale nel 1782. Una seconda edizione apparve nel 1788 presso François-Ambroise Didot in due volumi, uno di testi e uno di figure (*Description des projets et de la construction des ponts de Neuilli, de Mantes, d'Orléans, de Louis XVI, etc...*). Noi abbiamo consultato la recente parziale ristampa, in riproduzione anastatica, di quest'ultima, curata dalle Edizioni dell'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, con il titolo di *Construire des ponts au XVIII siècle. L'oeuvre de J. R. Perronet*, Paris 1987 (le cit. sono a p. 17).

[96] Cfr. G. Arbellot, *La grande mutation*, cit., p. 773 e B. Lepetit, *Chemins de terre*, cit., p. 17.

[97] J. Letaconnoux, *Les voies de communication*, cit., p. 112: l'autore riprende la stima citata da un'opera sul sistema di navigazione interno della Francia di Marivetz, ma in nota riporta anche l'opinione del ministro Roland che nell'anno V della repubblica parlava di meno di 10.000 leghe di strade aperte al traffico.

Fig. 4. Le grandi vie di comunicazione, 1789.

Fonte: *Atlas de la Révolution*, cit., I, p. 15.

recente *Histoire économique et sociale de la France*[98] valuta invece l'estensione complessiva delle vie di comunicazione francesi in 40.000 km., cifra che si colloca a metà strada tra le due stime precedentemente citate. E gli esempi potrebbero moltiplicarsi, ricavando cifre e stime sempre diverse, a conferma della scarsa attendibilità e della genericità delle poche fonti esistenti.

[98] A cura di E. Labrousse, P. Léon, P. Goubert, J. Bouvier, Ch. Carrière, P. Harsin, Paris 1970; si veda in particolare il primo capitolo della seconda parte del II volume, scritto da P. Léon e Ch. Carrière, pp. 161 ss.

A nostro avviso la stima avanzata da Arbellot è quella che può presentare il grado maggiore di attendibilità, anche se viene il sospetto che essa non includa la rete viaria dei *pays d'états*. Tra i dati che abbiamo fornito, il più circostanziato ci sembra infatti il primo di Perronet, risalente al 1774, che significativamente escludeva dal suo computo proprio le vie di comunicazione di queste ultime province, sulle quali l'amministrazione centrale era scarsamente informata. Alle 6.000 leghe di strade indicate dal primo ingegnere di Francia, andrebbero quindi aggiunte le strade della Bretagna, la cui estensione era stimata in 847 leghe nel 1775 e 856 nel 1788[99], della Borgogna che contava nel 1784 621 leghe e mezzo (delle quali secondo l'ingegnere Gauthey 450 erano aperte al pubblico nel 1785)[100], quelle poche costruite in Provenza e l'ottima rete stradale di Linguadoca, di cui si ignora l'esatta estensione.

Nonostante i dubbi che permangono sull'attendibilità delle stime sopra ricordate, per di più generiche e discordanti, sembra comunque fuor di dubbio – tesi sostenuta concordemente, al di là delle stime e delle cifre, dagli studiosi dell'argomento – che, con i suoi oltre 30.000 km. di vie di comunicazione terrestri, la rete stradale francese fosse, alla fine dell'*ancien régime*, la più estesa tra i paesi europei e la più ammirata per grandiosità e solidità, come testimoniano ampiamente i numerosi resoconti dei viaggiatori dell'epoca e primo fra tutti quello dell'inglese Arthur Young.

L'estensione della rete stradale francese non è comunque il solo elemento, per quanto importante, di cui tener conto per valutare la portata dell'azione svolta dall'amministrazione monarchica nel campo delle vie di comunicazione. Altrettanto importanti sono le caratteristiche tecniche di tali

[99] Cfr. J. Letaconnoux, *La construction des grands chemins*, cit., p. 68.

[100] Cfr. Vignon, *Études*, cit., IV, p.j., pp. 57-61: «Tableau général de toutes les grandes routes, faites ou à faire, dans la province de Bourgogne y compris le Mâconnais», 1784, documento prodotto dalla «chambre des élus» di Borgogna, e D. Ligou, *Notes sur les ponts et chaussées*, cit., p. 103.

strade (larghezza, tracciato, tecniche di costruzione utilizzate, materiali impiegati, sistemi di manutenzione ordinaria messi in opera, ecc.), dalle quali dipende in sostanza il grado di percorribilità della rete stradale, la sicurezza dei commerci e la velocità degli scambi.

Le dimensioni delle strade furono fissate per la prima volta, nel XVIII secolo, dall'*arrêt* del 3 maggio 1720 che ordinava l'allargamento dei «grands chemins royaux»[101], che mettevano in comunicazione la capitale con i porti marittimi, le frontiere del regno e le capitali provinciali, fino alla misura di 60 piedi, e la costruzione ai margini di tali strade di fossati della larghezza di 6 piedi (e 3 di profondità), che dovevano servire, osservando le giuste pendenze, al deflusso delle acque; la larghezza degli altri «grands chemins, servant de passage aux coches, carrosses, messagers, voituriers et rouliers de ville à autre», era invece stabilita in 36 piedi, sempre «entre les fossés» per i quali valevano le precedenti misure. L'istruzione che seguì, indirizzata agli ispettori e agli ingegneri dei «ponts et chaussées», si incaricò di rendere esecutive tali disposizioni: agli intendenti era affidata la responsabilità di classificare, sulla base delle direttive ricevute, le strade della propria generalità, al fine di stabilire quali larghezze dovevano rispettarsi, mentre ingegneri e ispettori erano incaricati di preparare, tenendo conto di un piano d'insieme, il progetto particolare per ogni strada da allargare e allineare, con l'indicazione di tutti i lavori e le

[101] Cfr. Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 70-72. Oltre all'allargamento delle strade pubbliche, l'*arrêt* in questione ordinava ai proprietari «riverains», le cui terre cioè si trovavano a ridosso del tracciato stradale, di piantare, al fine «de repeupler le royaume» di olmi, faggi, castagni, alberi da frutta, «dont l'espèce est considérablement diminuée», lungo i «grands chemins» del regno, a una distanza di 30 piedi l'uno dall'altro e a una tesa dal bordo esterno dei fossati, i suddetti o altri tipi di alberi «suivant la nature du terrain». Per alleggerire in parte i proprietari «riverains» dal peso di tale disposizione, nel 1724 vennero fondate le «pépinières royales», finanziate con un supplemento di imposizione a carico delle generalità, allo scopo di distribuire gratuitamente gli alberi ai privati per essere piantati sia sulle loro terre che lungo le strade (*arrêt* del 21 marzo 1724, *ibidem*, p. 84).

operazioni necessarie per raggiungere gli scopi fissati dal-l'*arrêt*[102].

Il «mémoire» di Philibert Orry, del 13 giugno 1738, rimasto giustamente famoso per la generalizzazione della *corvée royale*, stabilì anche, nel tentativo di ridurre, se non eliminare, l'eccessiva confusione esistente tra le varie categorie di strade, causa spesso di gravi inconvenienti, una nuova classificazione delle vie di comunicazione, rimasta poi invariata fino alla fine dell'antico regime e ripresa dalla classificazione del 1790. La nuova tipologia, che fissava anche le relative larghezze delle vie di comunicazione, risultava così concepita:

– *grandes routes*, che conducevano da Parigi ai porti marittimi, alle frontiere del regno e alle città capoluogo di provincia, e *routes*, che si dirigevano verso queste ultime città per percorsi diversi, «sur lesquelles il y a postes, messageries et coches publics», per le quali si fissava una larghezza di almeno 60 piedi «entre les fossés»;

– *grands chemins*, colleganti Parigi e gli altri capoluoghi di provincia alle restanti città, sui quali si effettuava servizio di posta e di trasporto pubblico, la cui larghezza era stabilita in 48 piedi (15,60 m.);

– *chemins royaux*, che collegavano città non capoluogo e sui quali transitavano «pareilles voitures publiques», di 36 piedi di larghezza;

– *chemins de traverse*, larghi 30 piedi (9,75 m.), da città a città, non interessati dal servizio pubblico né di posta né di trasporto[103].

Si tratta, come si può notare, di misure considerevoli, che non cesseranno di alimentare, nel corso del secolo, aspre

[102] Si veda tale istruzione, che secondo Petot rappresenta un «texte capital» che ha fornito agli ingegneri del XVIII secolo «leur programme de travail» (*Histoire*, cit., p. 133), in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 72-73.

[103] Cfr. Vignon, *Études*, cit., III, p.j., pp. 3-7: «Mémoire instructif sur la réparation des chemins», artt. 14 e 15.

critiche, come quelle già ricordate di Mirabeau e dei fisiocrati, per i quali la costruzione di tante e così larghe strade pubbliche si traduceva in una nefasta sottrazione di terre all'agricoltura. *Routes* e *grandes routes*, le arterie principali dell'infrastruttura viaria di cui si veniva dotando la monarchia francese, si presentavano, con i loro 60 piedi di larghezza, come un insieme di tre vie, ciascuna di 20 piedi di larghezza: al centro la *chaussée*, «pavée» o «empierrée», e ai lati le due strade in terreno naturale che la fiancheggiavano e la separavano contemporaneamente dai fossati. In tal modo, in caso di rifacimento o riparazione di una di tali vie e di deposito temporaneo di materiali da costruzione sulla seconda, restava comunque una terza via, larga ancora 6,5 m., che poteva assicurare il passaggio contemporaneo di due vetture. La circolazione dunque, almeno sulle grandi arterie di comunicazione, poteva sempre avvenire senza intoppi o rallentamenti.

Tali misure rimasero in vigore fino all'arrivo di Turgot al controllo generale delle finanze. Oltre all'abolizione della *corvée*, toccò a quest'ultimo, incalzato dagli attacchi dei fisiocrati, alla cui dottrina si sentiva abbastanza vicino, ridurre l'eccessiva larghezza delle vie di comunicazione, che avrebbe garantito la messa a coltura dei terreni così recuperati. La larghezza dei quattro tipi di strade veniva ridotta a 42 piedi soltanto (13,65 m.) per le *grandes routes* e *routes*, dai 60 che misuravano in precedenza, e a 36, 30 e 24 piedi per le altre strade[104]. Ma si era già nel 1776 e la realizzazione della rete

[104] Cfr. l'*arrêt* di Turgot del 6 febbraio 1776, in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 226-27. Nell'*arrêt* la riduzione della larghezza delle vie di comunicazione, ritenuta necessaria in quanto l'eccessiva larghezza «ne faisait ... qu'ôter des terrains à l'agriculture, sans qu'il en resultât aucun avantage pour le commerce», era esplicitamente legata alla soppressione della *corvée royale*: «S.M. ... a cru qu'après avoir, par la suppression des corvées et celle des convois militaires, rendu aux hommes qui s'occupent de la culture des terres la libre disposition de leurs bras et de leur temps sans qu'aucune contrainte puisse désormais les enlever à leurs travaux, il était de sa justice et de sa bonté pour les peuples de laisser à l'industrie des cultivateurs, devenue libre, et à la reproduction des denrées tout ce qu'il ne serait pas absolument nécessaire de destiner aux chemins pour faciliter le commerce».

viaria francese in pieno sviluppo, per cui molte delle strade la cui costruzione era già in corso vennero portate a termine tenendo conto della larghezza già in precedenza fissata.

Nella già citata istruzione del 3 maggio 1720, facendo riferimento ad un precedente *arrêt* del *Conseil du Roi* che il 26 maggio 1705 aveva ordinato l'adozione della linea retta per «les ouvrages de pavé»[105], si raccomandava agli ingegneri di seguire lo stesso metodo «pour les parties des grands chemins qui ne sont point pavées» e di procedere quindi a «les aligner en ligne droite autant qu'il sera possible»[106]. L'utilizzazione della linea retta nella fissazione dei nuovi tracciati stradali, già praticata peraltro nel XVII secolo, era così sancita ufficialmente e costituiva uno dei princìpi ispiratori più evidenti della rete viaria francese del XVIII secolo, caratterizzata da quelle interminabili strade rettilinee, fiancheggiate d'alberi, che tanto stupore e ammirazione provocavano nei viaggiatori dell'epoca.

Tipico prodotto della filosofia cartesiana e di un gusto estetico che aveva trovato nella costruzione della reggia di Versailles la sua espressione più alta, la linea retta finì per diventare un segno distintivo dell'operato degli «ingénieurs des ponts et chaussées». Criticata da molti contemporanei, tra cui naturalmente Mirabeau, i quali vi vedevano una ulteriore prova dei procedimenti arbitrari dell'amministrazione, la ricerca ad ogni costo del tracciato rettilineo presentava invece per gli ingegneri i vantaggi della semplicità e dell'economia e, piuttosto che incentivare, riduceva le decisioni arbitrarie, giacché, come affermava uno di essi, «les lignes droites sont ... des témoignages d'impartialité»[107].

[105] Cfr. Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 10-11. L'*arrêt* criticava l'esistenza di una eccessiva «quantité de chemins qui, au lieu d'être d'un droit alignement comme ils auroient dû être, ont été faits avec des sinuosités fort préjudiciables aux intérêts de S.M. par la plus grande dépense qu'il faut faire pour les construire et entretenir, et à la commodité publique en ce que les chemins en sont beaucoup plus longs».

[106] Vignon, *Études*, cit., II, p.j., pp. 72-73.

[107] [Lecreulx], *Mémoire sur la construction*, cit., p. 54; nelle parole dell'ingegnere «le public est porté à mal penser d'un coude quand il n'en

La sistematica adozione della linea retta da parte degli ingegneri aveva molti risvolti positivi: accorciava i tracciati e li rendeva meno pericolosi, con l'eliminazione degli angoli e di brusche inversioni di marcia; semplificava i lavori di costruzione e consentiva di dirimere più speditamente molte delle contestazioni cui l'apertura di una nuova strada o la rettifica di un tracciato davano luogo, in quanto gli indennizzi spettanti ai proprietari dei fondi espropriati venivano assicurati dai terreni recuperati dal vecchio tracciato stradale in disuso.

Un notevole miglioramento si registrò, nel corso del secolo, nelle tecniche di costruzione delle vie di comunicazione. A parte le *chaussées pavées*, affidate all'opera di abili *paveurs* e di conseguenza perfettamente eseguite, ma sempre più rare a causa dell'eccessivo costo[108], i progressi maggiori si registrarono nella costruzione delle strade «en empierrement ou cailloutis», vale a dire in inghiaiamento. Già Perronet aveva iniziato, prima di essere chiamato a Parigi alla direzione dell'«école des ponts et chaussées», a convertire le *routes pavées* della generalità d'Alençon in strade in inghiaiamento, ottenendo buoni risultati, come riconosceva nel 1747 il suo successore, Chollet de Bellisle, quando affermava di aver trovato «la route bien mauvaise à l'exception des parties converties en caillouti, dont la bonté et la solidité me font voir combien il est essentiel de continuer cette conver-

apperçoit pas le motif; d'ailleurs, si l'on fait un angle pour une raison légere, pourquoi n'en feroit-on pas un second? et cela donne lieu à des sollicitations importunes qu'on ne peut éviter qu'en adoptant les lignes droites».

[108] Esse erano numerose solo nella generalità di Parigi, dove per ovvie ragioni, legate agli spostamenti del sovrano e della corte, si erano moltiplicate a partire dal XVII secolo. Gli eccessivi costi di costruzione e di manutenzione non avevano permesso però una loro diffusione nel resto del regno; in provincia esse interessavano quasi esclusivamente l'attraversamento degli agglomerati urbani o i passaggi dei ponti. In Champagne, ad esempio, alla vigilia della rivoluzione, solo il 2,4% della rete stradale dipendente direttamente dall'amministrazione dei «ponts et chaussées» era composto da *chaussées pavées*, comprendendo anche nel calcolo i tratti di *pavé* delle città (cfr. G. Arbellot, *La grande mutation*, cit., p. 770).

sion»[109]. La particolarità del nuovo sistema adottato dall'ingegnere, che per certi versi anticipava successive innovazioni, consisteva nel disporre i vari strati di pietre che formavano il corpo della *chaussée* senza adoperare in alcun modo la sabbia come materiale di amalgama tra di essi[110].

All'ingegnere Pierre Trésaguet, stretto collaboratore di Turgot a Limoges, spetta però indiscutibilmente il merito di aver notevolmente migliorato la tecnica di costruzione delle strade «en empierrement», argomento che non interessava molto i suoi colleghi, più propensi ad occuparsi dei grandi lavori, e di aver fissato e sintetizzato in un *Mémoire*[111], che ebbe molta diffusione, le principali conclusioni cui era giunto sulla base della propria esperienza di costruttore. La parte più importante e interessante del *mémoire*[112] riguardava il sistema di costruzione della *chaussée*, che, eseguita secondo i criteri tradizionali, andava incontro ad una rapida degra-

[109] Cfr. H. Cheguillaume, *Les fonctionnaires*, cit., p. 29.

[110] All'ispettore generale Lahite che nell'aprile del 1742 gli faceva osservare di non aver previsto uno strato di sabbia tra quelli di *cailloux* per rendere più stabile e solida la *chaussée*, Perronet rispondeva argomentando: «L'expérience me démontre de plus en plus qu'il vaut mieux ne pas employer de sable et que les chaussées faites de cailloux et caillouti *pur, non mélangé de sable*, sont les meilleures et se comportent beaucoup mieux» (*ibidem*).

[111] *Mémoire sur la construction et l'entretien des chemins (fait en rachat de corvée dans la généralité de Limoges...)*, Limoges, 17 settembre 1775. Copie manoscritte di questo mémoire sono conservate sia alle ANP, F[14] 155 (dove l'abbiamo consultato) sia all'ENPC, ms 1886 e 1936, ma anche presso l'archivio dipartimentale della Haute-Vienne (M.C. Kiener - J.-C. Peyronnet, *Quand Turgot*, cit.). Tra gli esemplari a stampa ricordiamo quello apparso sulle «Annales des ponts et chaussées», 1831, 2 sem., pp. 243-258 (da cui le citazioni nel testo), che riporta anche il parere dell'«assemblée des ponts et chaussées» sul *mémoire*. Sul sistema di costruzione di Trésaguet rimandiamo al già citato articolo biografico di M. Yvon, *Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet*, cit. e a G. Arbellot, *La grande mutation*, cit.

[112] Esso era diviso in due capitoli: il primo dedicato alla «construction» si componeva di quattro sezioni concernenti rispettivamente «Tracé et profils des chemins à mi-côte», «Tracé et profils des chemins en plaine», «Chaussée d'empierrement ou de gravelage» e «Écharpes et cassis»; il secondo invece riguardava la manutenzione della strada e trattava dell'aggiudicazione dei lavori e delle condizioni del contratto.

dazione. Il sistema sperimentato da Trésaguet e che egli proponeva, per gli ottimi risultati ottenuti, di generalizzare, prevedeva le seguenti operazioni:

– scavare l'incassatura della strada in modo che il fondo risultasse perfettamente parallelo alla successiva bombatura della *chaussée*, e ridurre la profondità di tale incassatura a 10 pollici (27 cm.) in luogo dei 18 usuali (48 cm.);

– disporre un primo strato di grosse pietre verticalmente (di taglio) e non orizzontalmente sul fondo dell'incassatura, «en forme de pavé de blocage»;

– poggiare gli strati successivi di pietre rompendole con la mazza e riducendole a piccoli pezzi, «pour qu'elles s'incrustent les unes dans les autres et qu'il ne reste aucun vide»;

– ricoprire infine l'insieme con uno strato dello spessore di 3 pollici di piccole pietre molto dure, ridotte col martello alla grandezza di circa una noce[113].

Le innovazioni introdotte dall'ingegnere non si limitavano alla tecnica di costruzione della *chaussée*, che registrava sensibili miglioramenti grazie alla fondazione bombata che permetteva un miglior legame tra i vari strati che componevano il corpo della *chaussée* e alla cura nella scelta del materiale da adoperare, di differente grandezza e durezza per i diversi strati. L'attenzione di Trésaguet si indirizzava anche alla manutenzione ordinaria della *chaussée*, giacché da un efficace sistema di manutenzione dipendeva la concreta utilizzazione della strada. Partendo dalla constatazione empirica che «il en coûte peu pour réparer une route journellement, et à mesure que les dégradations commencent», mentre al contrario il consueto sistema di manutenzione per *corvées* in primavera e in autunno era molto più costoso e lasciava per la maggior parte dell'anno in condizioni di degrado le strade pubbliche, egli proponeva di organizzare una manutenzione continua della *chaussée*.

[113] *Mémoire*, cit., pp. 250-51. A proposito di quest'ultimo strato, Trésaguet raccomandava la più grande attenzione e scrupolosità nella scelta del materiale, «la solidité de l'empierrement dépendant de cette dernière couche».

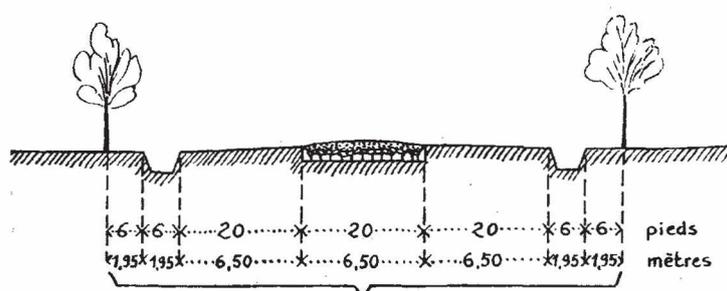
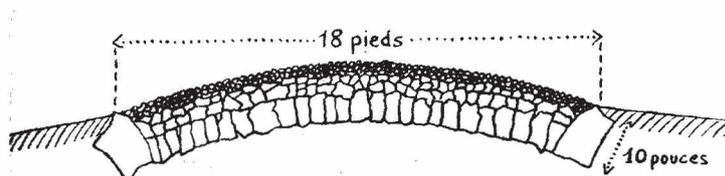
Fig. 5. Sezione di una *grande route royale* ricostruita sulla base di un disegno del XVIII secolo.

Fonte: G. Arbellot, *La grande mutation*, cit., p. 768.

Fig. 6. Tipo di *chaussée* sperimentato e proposto da Pierre Trésaguet (1775).

Fonte: G. Arbellot, *La grande mutation*, cit., p. 771.

L'imprenditore aggiudicatario dei lavori di manutenzione avrebbe diviso la strada «en plusieurs cantons, comme de village en village, si la distance n'est pas trop grande pour qu'un homme puisse aller à l'extrémité et revenir en un jour à son domicile», e incaricato un operaio «soit de ces villages ou d'ailleurs, de veiller sur le canton de tel endroit à tel endroit»[114]. Trésaguet inventava in sostanza la figura dei

[114] *Mémoire*, cit., p. 255.

cosiddetti «cantonniers», operai specializzati incaricati dei lavori di manutenzione su un pezzo di strada («canton») che, dapprima agli ordini di un imprenditore, sarebbero diventati nel tempo agenti stipendiati e dipendenti direttamente dall'amministrazione[115].

Il *mémoire* venne presentato all'«assemblée des ponts et chaussées» che, dopo lunghe e approfondite discussioni e nonostante la formulazione di alcune osservazioni critiche su questioni tecniche di dettaglio, «persuadée de l'utilité dont pouvait être le mémoire de M. Trésaguet pour les progrès de l'art», impegnò Chaumont de La Millière ad inviare un esemplare agli *ingénieurs en chef* delle varie generalità con la raccomandazione «d'en faire part à tous les inspecteurs et sous-ingénieurs de leurs départemens, pour qu'ils eussent à s'y conformer à l'avenir dans la rédaction des projets»[116]. Ma nonostante l'autorevole raccomandazione, le idee di Trésaguet non si affermarono immediatamente ed il suo sistema non conobbe una rapida e generalizzata adozione.

Ad eccezione delle generalità di Limoges, dove il nuovo sistema era stato sperimentato, e che secondo le parole di Chaumont de La Millière era «sans contredit la province de France où les routes sont le mieux soignées»[117], grazie in particolare alla continua manutenzione, e di Parigi, nei cui

[115] Con il decreto imperiale del 16 dicembre 1811 (cfr. J. Petot, *Histoire*, cit., pp. 452-53).

[116] *Mémoire*, cit., p. 258.

[117] Chaumont de La Millière, *Mémoire sur le département*, cit., p. 9; per l'intendente dei *ponts et chaussées*, tuttavia, oltre all'«emploi journalier et bien dirigé de matériaux d'entretien approvisionnés à cet effet», la generalità di Limoges aveva goduto di condizioni particolarmente favorevoli come ad esempio l'ottima qualità dei materiali usati per la costruzione e la manutenzione della *chaussée* e la scarsa circolazione che preservava la rete stradale da una rapida degradazione. Di tutt'altro parere era Trésaguet, per il quale le nuove strade, che avevano resistito da dieci anni «aussi belles et aussi grandes que lors de leur construction primitive», appartenevano «aux routes les plus fréquentées de cette province», come quelle che collegavano la capitale del regno con Tolosa e la Spagna, ed erano realizzate per la maggior parte con «pierres calcaires tendres» (*Mémoire*, cit., p. 249).

territori la nuova tecnica aveva trovato una più immediata e massiccia applicazione, nel resto del regno il sistema di costruzione e manutenzione delle strade pubbliche proposto da Trésaguet trovò solo una tardiva adozione. Non solo, ma quando, intorno agli anni venti dell'Ottocento, si assistette ad una vigorosa ripresa dei lavori stradali, si guardò al metodo praticato dagli inizi del XIX secolo in Inghilterra da McAdam[118], senza scorgere le numerose similitudini e analogie che esso presentava con il sistema, ben più antico, messo a punto dall'ingegnere francese.

I notevoli miglioramenti registrati nelle tecniche di costruzione e l'adozione di un sistema continuo ed efficace di riparazione e manutenzione delle vie di comunicazione, si riflettevano naturalmente sulle condizioni della rete stradale, divenuta, nella seconda metà del XVIII secolo, più solida e scorrevole. Un interessante indicatore dell'accresciuta solidità e percorribilità delle strade francesi è fornito dalla diminuzione dei tempi di percorrenza nei collegamenti viari, cui contribuirono anche i sensibili progressi compiuti nella costruzione di mezzi di trasporto più veloci e leggeri[119].

Ciò valeva soprattutto, oltre che per il servizio postale, per il trasporto dei passeggeri, privilegio regio di cui le *messageries*

[118] Su John McAdam, inventore del sistema della «massicciata alla macadàm», divenuto famoso in tutto il continente, la cui caratteristica principale consisteva nella perfetta impermeabilità della superficie superiore della strada, si vedano i cenni contenuti nella *Storia della tecnologia*, a cura di Ch. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T.I. Williams, Torino 1964, IV, pp. 546 ss.; accanto al nome di McAdam, occorre ricordare anche quello dell'ingegnere inglese Thomas Telford che, pur restando legato alle tradizionali tecniche di costruzione, aveva ripreso alcune idee innovative di Trésaguet.

[119] Nel 1737 le «coches», molto simili ai carri di campagna, vennero sostituite da «carrosses», vetture pubbliche a quattro ruote, sospese e coperte; le «diligences» invece erano molto più rapide delle carrozze, ma meno veloci e meno care delle «chaises de poste», in assoluto le vetture più rapide; le «coches d'eau» potevano essere sia delle vecchie «coches» trainate lungo il corso dei fiumi navigabili o dei canali, sia delle diligenze trainate, dopo il 1775, da cavalli di posta. Dopo il 1775, con l'ordine di Turgot di istituire su tutte le *grandes routes* del regno un servizio di vetture comode e leggere, fecero la loro comparsa le «turgotines», dal nome

detenevano il monopolio[120], che registrò in quest'epoca un significativo sviluppo, sia qualitativo che quantitativo. Riunite alla «Ferme générale des Postes», che in realtà si disinteressava del servizio, subappaltandolo a otto «fermiers particuliers» preoccupati solo dei loro profitti, le *messageries* conobbero una importante riorganizzazione con la riforma di Turgot del 1775[121].

La volontà di assicurare alla monarchia nuove entrate e di migliorare la circolazione delle vetture pubbliche, spinse il

del ministro, vetture più leggere (forse troppo per resistere al fondo stradale spesso ridotto in pessime condizioni) e veloci, che non ebbero però molto successo (cfr. J. Letaconnoux, *Les transports en France au XVIII siècle*, in «Revue d'histoire moderne et contemporaine» XI, 1908-09, pp. 97-114 e 269-292).

[120] Tale monopolio era esercitato e difeso con estremo vigore dai «messagers», tanto che molti di essi «se conduisaient comme si les routes leur avaient appartenu»: un viaggiatore ad esempio che perdeva la corsa della carrozza o della diligenza e doveva raggiungere in fretta un luogo, non poteva accordarsi con un privato per farsi trasportare; per poter affittare una vettura e giungere a destinazione, doveva procurarsi un «billet de permission» dal «bureau des messageries», che gli costava di più del prezzo della corsa della diligenza o della carrozza. I pedoni non potevano ugualmente approfittare, neanche se sollecitati, di una vettura incontrata sulla strada per salire a bordo e farsi trasportare per tratti più o meno lunghi. Molti commercianti che per il loro lavoro non potevano utilizzare il servizio delle *messageries*, avevano scelto di acquistare vettura e cavalli e di farsi condurre da privati, pagati a giornata, sui luoghi dove si esercitava la loro attività di commercio; tale soluzione fu aspramente contrastata dai *fermiers* del servizio delle *messageries*: quello di Angers ad esempio fece requisire la vettura e i cavalli di un mercante e l'intendente, al quale si erano rivolte le rimostranze di quest'ultimo e dei suoi colleghi, pur riconoscendo, ma solo per i commercianti di stoffe di Rouen che si recavano alle fiere di Bretagna, la possibilità di utilizzare tale sistema di trasporto, confermò il privilegio e il monopolio di cui godevano le *messageries* (J. Letaconnoux, *Les transports en France*, cit., pp. 102-103).

[121] Sul servizio delle *messageries* che, al contrario delle poste, per la loro varietà esprimevano, secondo Cavaillès, «la diversité, la couleur, les habitudes de l'ancien particularisme provincial» (p. 148), e sulla riorganizzazione dei trasporti operata da Turgot, cfr. H. Cavaillès, *La route française*, cit., pp. 132 ss., 145 ss., 156 ss. Oltre ai passeggeri le *messageries* erano autorizzate a trasportare oggetti di valore e piccoli pacchi di peso inferiore alle 50 libbre.

controllore generale a riunire al *domaine royal* «les droits de carrosses et de quelques messageries» e a «distraire du bail des postes les messageries et diligences», costituendo una amministrazione separata, con il compito di assicurare un servizio di trasporti regolare ed efficiente[122]. Alla nuova amministrazione, condotta «en régie»[123] e svincolata dalla tutela che fino ad allora aveva esercitato sul servizio la «Ferme des postes», era fatto obbligo di istituire su tutte le *grandes routes* del regno «des voitures à huit, à six ou à quatre places, commodes, légères, bien suspendues et tirées par des chevaux de poste», che sarebbero partite «à jours et heures réglés», accompagnate «d'un commis pour la sûreté des effets». Ma la novità più importante consisteva nel coinvolgimento, al fine di assicurare un buon funzionamento del servizio, dei *maîtres des postes*. Questi ultimi erano tenuti, sulla base dell'*arrêt* del 7 agosto, a fornire i cavalli necessari alla conduzione delle suddette vetture «sans aucun retard et avec la célérité que ce service exige»; e la successiva ordinanza del 12 agosto 1775 precisava che essi avrebbero dovuto aver cura di tenere pronti i loro cavalli «pour l'heure de l'arrivée des diligences», affinché il servizio non accusasse alcun ritardo, e di fornire i postiglioni in grado di condurre le diligenze e le altre vetture, e che in ogni caso sarebbero stati ritenuti responsabili «des retards et des accidents» sopraggiunti «par leur faute ou celle de leurs postillons»[124].

[122] Si veda l'*arrêt* del 7 agosto 1775, in Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XXIII, pp. 216-225.

[123] Tale sistema rimase in vigore per poco tempo: dopo la caduta di Turgot le *messageries* furono nuovamente accorpate alla «Ferme des postes» e il 23 novembre 1777 Necker accolse l'offerta di un gruppo di vecchi *fermiers* appaltando all'impresa da essi formata la gestione delle *messageries* in cambio di 1.800.000 *livres* e della metà dei profitti annui; la nuova amministrazione beneficiò comunque delle innovazioni introdotte nel servizio da Turgot. Nel 1787 infine le «Messageries royales de France», che formavano ora un servizio centralizzato a Parigi, al pari del servizio postale, riacquistarono la loro autonomia (H. Cavaillès, *La route française*, cit.).

[124] «Ordonnance sur l'établissement des nouvelles diligences», 12 agosto 1775, in Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général*, cit., XXIII, pp. 227-29.

La possibilità di utilizzare le strutture fisse del servizio postale (i «relais de chevaux de poste»), consentendo con il cambio dei cavalli la prosecuzione senza interruzioni del viaggio, fu all'origine dei progressi che il servizio di trasporto registrò verso la fine dell'*ancien régime*. La velocità media delle vetture pubbliche si accrebbe in modo significativo e, grazie anche alla migliore organizzazione, i tempi di percorrenza nei collegamenti tra la capitale e le più importanti città del regno si ridussero sensibilmente. Le varie edizioni dell'*Indicateur fidèle ou Guide des Voyageurs*, opera degli ingegneri geografi Michel e Desnos[125], offrono una immagine chiara e d'insieme degli importanti progressi compiuti in questo campo.

Nel 1765 su quasi tutte le *grandes routes* esisteva un servizio regolare di vetture pubbliche. Si trattava nella maggior parte dei casi di vetture lente e pesanti («coches» o «carrosses») che viaggiavano al piccolo trotto e si arrestavano con il sopraggiungere della notte. Su alcuni percorsi privilegiati, come ad esempio quelli che collegavano Parigi a Lione (per la Borgogna), Reims, Lille, Valenciennes, Dunkerque, Bruxelles o quelli da Besançon a Basilea e da Basilea a Strasburgo, esisteva già un servizio di diligenze che riuscivano a percor-

[125] Pubblicato per la prima volta nel 1764, anche se incompleto, l'*Indicateur fidèle* conobbe numerose riedizioni: nel 1765, 1771, 1780 e 1785. In esso, precursore quasi degli odierni orari ferroviari, erano riportati i percorsi di tutte le *grandes routes* del regno, con l'indicazione delle vetture pubbliche (e del tipo di veicolo) che vi circolavano, del giorno e dell'ora della partenza da Parigi, delle soste per il pranzo, la cena, il pernottamento e dei relativi orari, dell'ora dell'arrivo a destinazione, della distanza percorsa in leghe per ogni giornata di viaggio e della distanza totale. L'opera si indirizzava soprattutto ai viaggiatori che dalla capitale si spostavano verso le città più importanti del regno; per tale motivo essa trascurava i servizi di trasporto di interesse regionale di intere province come la Bretagna, l'Alvernia, il Delfinato, la Provenza, la Linguadoca. Riportava però anche gli orari di due itinerari europei: quello da Amsterdam a Marsiglia, per Bruxelles, Rocroi, la Champagne o la Lorena, Dijon e Lyon, e quello da Strasburgo a Vienna che a partire da Ulm proseguiva con la «coche d'eau» sul Danubio. Per maggiori informazioni su tale opera e per i dati che seguono si rimanda all'ottimo lavoro, già più volte citato, di G. Arbellot, *La grande mutation*, cit., pp. 786 ss.

rere giornalmente il doppio o il triplo delle distanze abitualmente coperte in carrozza. La diligenza per Lione riusciva a coprire i 470 km. del tragitto in soli cinque giorni, percorrendo in media 94 km. al giorno; quella per Valenciennes raggiungeva la velocità media di 101 km. al giorno, mentre la più veloce, quella per Lille, copriva la distanza di 234 km. in soli due giorni.

L'edizione del 1780 permette di cogliere, grazie alla comparazione dei tempi di percorrenza[126], la portata dei mutamenti intervenuti, per merito anche della riforma di Turgot, nella creazione di un moderno ed efficiente sistema di trasporti. A tale data, le carrozze erano state quasi completamente sostituite, almeno sulle vie di maggiore importanza, dalle diligenze, più veloci e confortevoli, in grado di far risparmiare, sfruttando i «relais de chevaux de poste» una parte considerevole di tempo ai viaggiatori. Orléans, ad esempio, che distava da Parigi nel 1765 due giorni e mezzo di carrozza (la stessa che proseguiva fino a Bordeaux), con pernottamenti ad Arpajon e Thoury, nel 1780 era raggiungibile in poco più di una giornata: la diligenza partiva dalla capitale nella notte tra mercoledì e giovedì e la sera stessa arrivava a destinazione. Il tragitto da Parigi a Rennes, in Bretagna, che nel 1765 necessitava di ben otto giorni di viaggio, nel 1780 si poteva coprire, in diligenza, in soli tre giorni, ad una velocità media di 115 km. al giorno (mentre in precedenza se ne percorrevano solo 43 al giorno) e con un guadagno di tempo del 62%. Strasburgo risultava ora raggiungibile, in diligenza, in soli quattro giorni e mezzo di viaggio, mentre in precedenza ne occorrevano più del doppio (undici giorni e mezzo), e a Basilea si giungeva dopo cinque giorni di viaggio in diligenza, con cambio di vettura a Langres e a Belfort; in un solo giorno si era infine ad Amiens, viaggiando ad una velocità di 130 km. al giorno.

[126] Si veda, per un più ampio quadro di informazioni, la tabella costruita, proprio comparando le due edizioni del 1765 e del 1780 dell'*Indicateur fidèle*, da G. Arbellot, *La grande mutation*, cit., p. 790, nella quale si indicano il percorso, il tipo di veicolo utilizzato, le giornate di viaggio necessarie e la media giornaliera dei chilometri percorsi (con la relativa percentuale del guadagno di tempo realizzato dal 1765 al 1780).

Mentre su alcuni percorsi, già serviti da diligenze, come quelli che dalla capitale portavano ad esempio a Lille, Valenciennes, Nantes, Dunkerque, Arras, Lyon per la Borgogna, non si erano registrate variazioni nei tempi di percorrenza, in qualche altro caso diligenze già in servizio nel 1765 avevano sensibilmente aumentato la loro andatura. Così la diligenza che collegava Parigi a Reims viaggiava nel 1780 ad una velocità doppia rispetto al 1765 (165 km. al giorno contro gli 82 precedenti) ed era in grado di giungere a destinazione in un solo giorno: partita il venerdì sera alle h. 23 arrivava a Reims alle h. 19 del sabato, dopo aver fatto sosta a Soissons per il pasto.

I dati forniti documentano abbastanza chiaramente i progressi compiuti, in questa fase finale dell'*ancien régime*, nel campo della circolazione stradale, in termini di velocità e comodità negli spostamenti e di relativo guadagno di tempo per i viaggiatori. Tuttavia, nonostante tali innegabili progressi, la situazione della circolazione viaria non era certo così ottimale come sembra potersi desumere dai dati sopra elencati. Anzitutto va ricordato che questi ultimi riguardano prevalentemente il trasporto dei viaggiatori, monopolio delle *messageries*, e solo le più importanti delle vie di comunicazione; secondariamente, forniscono delle indicazioni molto spesso più teoriche che reali, giacché nessuno, nonostante gli sforzi degli addetti, poteva essere in grado di fornire assicurazioni sui tempi di percorrenza e sull'esatto orario d'arrivo delle vetture; in terzo luogo, non tengono conto delle reti di comunicazione regionali o interregionali, così come dei servizi di trasporto meno rapidi, ma anche meno costosi, in partenza dalla capitale del regno.

Ben diverse erano le condizioni di viaggio sulle strade secondarie, trascurate e spesso, soprattutto nei mesi invernali, impraticabili, e ben altri problemi doveva affrontare il trasporto delle merci[127]. Riguardante quasi esclusivamente le merci pesanti, in quanto era fatto divieto ai privati di tra-

[127] Cfr. più diffusamente, a quest'ultimo proposito, H. Cavaillès, *La route française*, cit., pp. 148 ss. e J. Letaconnoux, *Les tranports en France*, cit., pp. 105 ss.

sportare sulle strade dove esisteva un servizio regolare di *messagerie* oltre che viaggiatori, oggetti di valore e stoffe preziose anche pacchi del peso inferiore alle 50 libbre, il cui trasporto era riservato ai *messagers*, quest'ultimo si esercitava abbastanza liberamente; imprese di trasporto, appaltatori delle stesse *messageries* e soprattutto i contadini si incaricavano di tale attività: per questi ultimi essa costituiva una importante occupazione nei tempi morti del lavoro dei campi e permetteva un'integrazione, spesso indispensabile, del reddito agricolo. Come affermava nel 1784 la municipalità di Tours: «La voiture est une ressource assurée pour le laboureur; elle occupe les intervalles des travaux rustiques; souvent la nourriture des hommes et des chevaux est le seul salaire du roulier... mais le laboureur gagne encore en ne restant pas oisif; privés de cette ressource, les laboureurs acquitteront moins aisément les impôts, auront moins de bestiaux de labour...»[128].

L'*arrêt* del 22 giugno 1777 introdusse un serio vincolo all'esercizio di tale attività, obbligando tutti coloro che la praticavano, e quindi anche i contadini per i quali costituiva una attività saltuaria, al versamento di una commissione di due soldi per *livre* sul prezzo dei trasporti a favore del *fermier* delle *messageries*[129]; tuttavia, pur ponendo tale condizione, certamente gravosa e che provocò vivaci e unanimi proteste da parte degli interessati, lo stesso *arrêt* continuava a riconoscere ai privati la libertà e il diritto di «faire voiturer leurs marchandises... par qui ils jugeront à propos et aux rouliers [quello] de se charger de faire les dites voitures»[130]. Il regime introdotto da tale *arrêt* durò poco e appena due anni dopo, nel 1784, venne nuovamente riconosciuta la completa libertà di commercio senza alcun vincolo: le imprese di tra-

[128] J. Letaconnoux, *Les transports en France*, cit., p. 106.

[129] L'ufficio da quest'ultimo istituito prese il nome di «Bureau du roulage de France» e nel 1778 ottenne il privilegio esclusivo del deposito delle merci, giacché un *arrêt* del 21 dicembre 1778 vietava ai carrettieri di utilizzare depositi per le merci e li obbligava a trasportarle direttamente a destinazione (J. Letaconnoux, *Les transports en France*, cit., p. 110).

[130] H. Cavaillès, *La route française*, cit., p. 160.

sporto si svilupparono ulteriormente ed i contadini continuarono ad occuparsi, sia pure nei periodi che il lavoro dei campi lasciava liberi, del trasporto delle merci.

Soprattutto nelle province in cui l'agricoltura era meno remunerativa, l'attività di *roulage* di questi ultimi era maggiormente praticata. I miglioramenti registratisi nella costruzione delle strade pubbliche, rendendo più solida e scorrevole la *chaussée*, avevano indubbiamente favorito e incentivato tale attività. Se agli inizi del secolo un carrettiere poteva caricare su un carro trainato da quattro cavalli un peso di 3.000 libbre, nell'ultimo terzo del secolo ne poteva caricare uno di 5.000 libbre. Tuttavia, non bisogna sottovalutare, nonostante gli indubbi progressi che si erano avuti, i problemi e le difficoltà che soprattutto il trasporto delle merci si trovava ad affrontare e che erano legati sostanzialmente alle condizioni della rete viaria.

Verso il 1780, con quattro cavalli ed un carico di 6.000 libbre, un carrettiere riusciva a percorrere 8 leghe al giorno (circa 32 km.); con qualche cavallo in più e su particolari percorsi riusciva a percorrerne 9. Ma la maggior parte dei trasportatori possedeva solo quattro cavalli e doveva quindi accontentarsi di coprire in media una distanza di 7 leghe al giorno; media d'altronde raggiungibile in condizioni particolarmente favorevoli, vale a dire in presenza di strade perfettamente praticabili e nella buona stagione. Da Lione a Parigi, ad esempio, per Moulins o Arnay-le-Duc, erano necessari ai *rouliers* da 12 a 15 giorni per coprire interamente la distanza[131]; se si pensa che in diligenza lo stesso tragitto era percorribile già nel 1765 in soli cinque giorni, si ha una chiara percezione della lentezza del trasporto delle merci.

Naturalmente esistevano anche, soprattutto per quanto riguarda il trasporto delle merci pesanti o ingombranti, le vie d'acqua. Per quanto la rete dei fiumi e canali navigabili non potesse competere con le vie di comunicazione terrestri, il trasporto su acqua svolgeva una funzione importante, so-

[131] Cfr., per maggiori informazioni, J. Letaconnoux, *Les transports en France*, cit., pp. 108 ss.

prattutto per il trasporto di alcune merci come il legname ad esempio, e per alcune regioni rappresentava la via di commercio privilegiata[132].

La Loira era la principale arteria per il trasporto dei grani che da Nantes rifornivano Parigi, Rouen e le province centrali; i vini dell'Orléanais, del Beaujolais e del Mâconnais giungevano a Parigi attraverso la Loira, il canale di Briare e la Senna. I vini e gli altri prodotti provenienti dalla Linguadoca, dalla Provenza e dal Rossiglione e diretti verso Parigi e il nord della Francia, risalivano il corso del Rodano fino all'altezza di Lione, da lì raggiungevano via terra Roanne e proseguivano lungo il corso della Loira. La Garonna, con il canale di Linguadoca che collegava il Mediterraneo all'Atlantico, monopolizzava quasi gli scambi commerciali delle province del sud-ovest e del mezzogiorno della Francia[133]. Sulla Dordogna transitavano per Bordeaux soprattutto legnami, ma anche vini, carbone e formaggi dell'Alvernia. I fiumi e i canali del nord trasportavano soprattutto ferro e carbone; la Saône e il Doubs grani e legname; sull'Aisne e sull'Oise transitavano per la capitale soprattutto grani, avena e fieno; l'Aube e la Marne rifornivano la capitale di carbone, grani e legnami.

Le vie d'acqua non riuscivano certo a scalfire «la place préponderante des transports par terre»[134]; tuttavia, nono-

[132] Per un inventario cartografico delle vie fluviali navigabili, si rinvia al primo fascicolo dell'*Atlas de la Révolution française, Routes et communications*, cit., p. 25; sul trasporto fluviale si rimanda invece, per maggiori indicazioni, a J. Letaconnoux, *Les transports en France*, cit., pp. 269 ss.

[133] Sul ruolo delle vie di comunicazione, terrestri e fluviali, negli scambi commerciali del sud-ovest, cfr. J.-P. Poussou, *Sur le rôle des transports terrestres dans l'économie du Sud-Ouest au XVIII siècle*, in «Annales du Midi» XC, 1978, pp. 389-412, per il quale, al contrario di quanto si è generalmente ritenuto, «les transports terrestres animent en fait la vie de la grande majorité des regions du Sud-Ouest» (p. 398).

[134] J. Letaconnoux, *Les transports en France*, cit., p. 292. Nonostante tale conclusione, l'A. cerca di valutare con maggiore attenzione il ruolo e la portata del trasporto fluviale, ridimensionando in parte le considerazioni svolte nel Settecento da de La Lande, nella sua opera *Des canaux de navigation et spécialement du canal du Languedoc* (Paris 1778), per il quale:

stante gli inconvenienti legati al corso dei fiumi, alle difficoltà di trasporto e alle numerose *maîtrises* che ostacolavano il commercio e lo rendevano economicamente meno vantaggioso, i fiumi navigabili e i canali che fungevano da bretelle nel complessivo sistema di navigazione fluviale[135] svolgevano un ruolo importante, soprattutto per i traffici di alcune aree regionali e in funzione del commercio marittimo[136]. La lacuna più vistosa era rappresentata semmai dalla scarsa integrazione tra le vie navigabili e la rete stradale del regno.

I notevoli risultati, sia quantitativi che qualitativi[137], conseguiti nel campo delle vie di comunicazione, soprattutto nella

«Les transports se font presque tous par terre, à cause de la difficulté des rivières: il n'y a que les marchandises d'un encombrement énorme qu'on est forcé de transporter par les rivières; toutes les autres prennent la voie des rouliers pour être voiturées d'une extrémité du royaume à l'autre; les fers même ... prennent la route de terre pour venir à Lyon par exemple depuis la Franche-Comté, au lieu de profiter du Doubs qui passe auprès des forges de cette province; les fers du Berry sont voiturés par charrois jusqu'à Orléans et viennent même quelquefois directement jusqu'à Paris» (*ibidem*, p. 105).

135 Sulle grandi opere di canalizzazione, intraprese o portate a termine nella seconda metà del XVIII secolo, soprattutto al nord della Francia e in Borgogna, con i tre canali di Borgogna, che doveva collegare l'Yonne alla Saône mettendo in comunicazione la Senna con il Rodano, di Charolais, che doveva garantire il collegamento della Loira con la Saône, e di Franca Contea, che si spingeva attraverso la valle del Doubs fino al corso del Reno, cfr. più diffusamente Vignon, *Études*, cit., II, pp. 194 ss. e, sullo stato di avanzamento dei lavori al 1790, Chaumont de La Millière, *Mémoire sur le département*, cit., pp. 31 ss.

136 Alla fine del secolo la rete complessiva delle vie fluviali (compresi i canali) appariva di tutto rispetto, con 8.000 km. navigabili, di cui 1.000 di canali, ma mancava di coerenza e unità.

137 È inutile sottolineare che la costruzione delle strade pubbliche comportava numerose, e a volte quasi insormontabili, difficoltà tecniche, come quelle che si erano dovute affrontare ad esempio per superare la montagna di Saverne sulla strada per Strasburgo, la cui costruzione Goethe aveva celebrato con parole piene di ammirazione («Franchissant les roches les plus terribles, une chaussée, large pour trois voitures l'une à coté de l'autre, monte si doucement qu'on s'en ressent à peine. La beauté et la largeur du chemin, les côtés pavés pour les piétons, les rigoles en pierre pour l'écoulement des eaux, tout cela est aussi beau qu'artificiel et durable», cit. da G. Reverdy, *Histoire des grandes liaisons*, cit., p. 190), o la montagna di Tarare sulla strada per Lione.

seconda metà del XVIII secolo[138], avevano riguardato infatti essenzialmente le grandi arterie che si dipartivano da Parigi per raggiungere le frontiere del regno e le più importanti capitali provinciali; trascurate ne erano risultate invece le vie secondarie e soprattutto quelle cosiddette «vicinali», quasi interamente abbandonate al disinteresse delle comunità locali. Per tale motivo non si era realizzato quell'indispensabile collegamento tra circolazione locale e vie di comunicazione di interesse nazionale nel quale va forse individuata una delle cause della scarsa circolazione e animazione che molti viaggiatori, primo fra tutti il celebre A. Young, osservavano sulle strade francesi verso la fine del secolo[139]. Anche il bilancio che Chaumont de La Millière tracciava nel 1790 della situazione della rete viaria del regno, per quanto estremamente favorevole ed anche un po' troppo ottimistico, non poteva

[138] F.-M. Lecreulx situa il periodo di maggiore attivismo nella costruzione della rete stradale francese tra il 1750 e il 1774, con una interruzione dal 1759 al 1762 dovuta alla guerra; prima di tale periodo solo per le più importanti vie di comunicazione ed in alcune province, come «la Lorraine, la Franche-Comté et Montauban», si erano realizzati sensibili progressi (*Mémoire sur la construction*, cit., p. 22). Al di là delle specificazioni regionali, si può affermare che in generale è nella seconda metà del Settecento che si assiste al massimo sforzo messo in atto dalla monarchia francese per dotare il territorio di una buona rete di vie di comunicazione, sforzo preparato e reso possibile dalla razionalizzazione amministrativa realizzata nel settore dei *ponts et chaussées* a partire dagli anni '30-'40 del XVIII secolo e dalla fondazione della rispettiva *école*.

[139] Il 25 maggio 1787 al viaggiatore inglese, che giungeva a Parigi da Clermont, la strada appariva «en comparaison avec ce qui se passe chez nous un parfait désert»; e tre giorni dopo la medesima osservazione gli suscitava la strada da Parigi a Orléans: su dieci miglia percorse, riferiva Young, «nous ne rencontrons ni coche, ni diligence, mais seulement deux messageries et très peu de chaises de poste; pas le dixième de ce que nous aurions rencontré en quittant Londres à la même heure». Il 5 agosto, su un percorso di 250 miglia, non aveva incontrato «que deux cabriolets et trois misérables objets, semblables aux vieilles chaises anglaises à un cheval; pas un gentilhomme, mais de nombreux marchands, comme ils s'appellent eux-mêmes, chacun avec deux ou trois portemanteaux derrière soi; une indigence de voyageurs surprenante!» (A. Young, *Voyages en France*, cit., I, pp. 83, 89, 143-44). Sul problema della circolazione sulle strade francesi alla vigilia della rivoluzione, con riferimento in particolare alle osservazioni di A. Young, cfr. il breve articolo di G. Arbellot, *Arthur Young et la circulation en France*, in «Revue d'histoire moderne et contemporaine» XXXI, 1981, pp. 328-334.

fare a meno di confermare il limitato grado di avanzamento delle strade di terza classe, vale a dire quelle «destinées à lier entr'elles les différentes parties de chaque province, ou qui s'embranchent sur les routes des deux premières», e la quasi completa inesistenza delle strade vicinali[140].

Ma quali erano i criteri che avevano guidato il massiccio sforzo compiuto dalla monarchia amministrativa francese nel XVIII secolo per dotare il territorio del regno di una estesa e solida rete stradale, quale la configurazione geografica che tale rete aveva assunto negli ultimi decenni del secolo? Da quanto già detto emerge con chiarezza il criterio cardinale che aveva orientato la costruzione della rete viaria francese, consistente in una considerazione eminentemente politica del ruolo delle vie di comunicazione. Come aveva già brillantemente fatto osservare Vidal de La Blache, confrontando il vecchio tracciato delle strade romane e la rete delle vie di posta della fine del XVIII secolo, il sistema viario francese settecentesco era stato concepito e realizzato in funzione della centralizzazione politica e amministrativa del regno[141].

All'interno di tale sistema, la capitale, Parigi, aveva assunto la posizione di stella polare dalla quale si dipartivano tutte le più importanti vie di comunicazione. La peculiare configurazione che aveva assunto la rete viaria francese nel XVIII

[140] Cfr. Chaumont de La Millière, *Mémoire sur le département*, cit., pp. 5-6. Secondo l'intendente dei *ponts et chaussées* tutte le strade di prima classe, che collegavano la capitale «aux extrémités du royaume» e con i capoluoghi provinciali, erano «achevées»; anche quelle della seconda classe erano «en général presque toutes faites»; quelle di terza classe, che pure egli poneva «dans le nombre des routes essentielles», non erano invece, come abbiamo indicato, «très-avancées» ed infine le strade vicinali, di quarta e ultima classe, quasi del tutto inesistenti.

[141] *Tableau de la géographie de la France*, Paris 1979 (1903). Per P. Vidal de La Blache la differenza tra la rete stradale romana e quella monarchica della fine del XVIII secolo consiste in una «conception politique» dello spazio, e così argomenta: «les voies qui se dirigeaient directement du Rhône vers l'Océan, de la Saône vers les Pays-Bas, semblent avoir subi une torsion. Elles se détournent vers Paris, s'y nouent; elles décrivent tout atour une sorte de toile d'araignée. Comme les tentacules d'un polypier, elles s'allongent en tous sens» (p. 380).

secolo è chiaramente osservabile confrontando ancora la carta delle vie di posta disegnata da Melchior Tavernier nel 1632, nella quale si possono individuare due poli di sviluppo viario, Lione e Parigi, e quella di Desauches dell'anno V, dalla quale emerge nettamente come Parigi fosse ormai diventata il polo unico di attrazione delle vie di comunicazione di interesse nazionale[142].

Tuttavia, se dalla rete delle vie postali lo sguardo si sposta verso il complessivo reticolo delle vie di comunicazione, l'immagine di un sistema così unitariamente orientato si scolorisce sensibilmente[143]. Da una più attenta osservazione emergono infatti con chiarezza le differenziazioni regionali della rete viaria francese. Per quanto non si possa contestare il criterio politico che aveva orientato e sovrinteso alla costruzione di tale rete, è altrettanto vero che essa serviva in modo estremamente diseguale il territorio del regno. Il motivo delle «due Francie», che ha abbondantemente circolato nella storiografia francese a partire dalla prima formulazione nei decenni iniziali dell'Ottocento, trova anche in questo caso una ulteriore illustrazione[144].

Tracciando una linea immaginaria che va all'incirca da Saint-Malo a Ginevra, si possono infatti distinguere, in rapporto

[142] Come argomenta Vidal de La Blache: «Ce système de routes est, en somme, un type de centralisation. Quels que soient les avantages inhérents à la position géographique de la capitale, il n'y a aucune parité entre eux et les conséquences qui en sont sorties. Le Bassin de Londres, avec des avantages en grande partie semblables à ceux du Bassin de Paris, n'a pas été centralisateur au même degré» (*Tableau*, cit., p. 381). Con riferimento a tale configurazione della rete viaria francese nel Settecento, F. Brunot aveva parlato di «monarchie des routes», nella quale «tout rayonnait du centre» (*Histoire de la langue française des origines à 1900*, VII: *La propagation du français en France jusqu'à la fin de l'ancien régime*, Paris 1926, p. 211).

[143] Cfr. le osservazioni svolte da B. Lepetit nel primo fascicolo dell'*Atlas de la Révolution française, Routes et communications*, cit., pp. 14 ss. e in *L'espace français. La constitution du réseau routier*, in *Espace français*, cit., pp. 133 ss.

[144] Si veda, sull'argomento, l'interessante saggio di R. Chartier, *Les deux France. Histoire d'une géographie*, in «Cahiers d'histoire» XXIII, 1978, pp. 393-415.

alla densità territoriale delle vie di comunicazione, due realtà nettamente differenziate: alla Francia del nord-est, molto meglio equipaggiata di infrastrutture viarie (circa 600-700 metri per ogni 10 km.) più frequentemente *pavées* e generalmente in buone condizioni, si contrapponeva infatti un sud-ovest in cui le vie di comunicazione erano certamente più scarse (circa 400-500 metri di strade per ogni 10 km.) ed in condizioni di praticabilità molto peggiori[145].

Ma anche in queste due grandi aree geografiche, approssimativamente delimitate dalla suddetta trasversale nord-ovest/sud-est, esistevano notevoli differenziazioni territoriali[146]. Tanto che sembra più opportuno doversi parlare di una serie di reti regionali, spesso debolmente collegate, tranne che con Parigi, tra di loro. Osservando la cartografia delle vie di comunicazione alla fine del XVIII secolo, si possono immediatamente cogliere le aree a maggiore sviluppo viario: la regione a nord-ovest della capitale, compresa tra Parigi, Rouen e Lille; la zona orientale, con l'Alsazia, la Lorena, la Franca Contea; la Borgogna, la cui evoluzione della rete viaria nel XVIII secolo è contraddistinta, come è stato messo in evidenza, da una «conception qui tend au 'national'»[147]; ma anche la generalità d'Auch, dove le realizzazioni stradali avevano ricevuto, come riconosceva Chaumont de La Millière, un grande impulso[148]. E naturalmente tutta la regione del-

[145] Cfr. i lavori di B. Lepetit citati a nota 143.

[146] Per un più approfondito esame della rete stradale francese si rinvia ancora al bel lavoro di G. Reverdy, *Histoire des grandes liaisons*, cit.; per quanto riguarda altri contributi di carattere regionale sulle vie di comunicazione, segnaliamo, oltre ai lavori già citati, F. Imberdis, *Le réseau routier de l'Auvergne au XVIII siècle, ses origines et son évolution*, Paris 1967; B. Stainmesse, *Bourbonnais et Bourgogne. Voies de communication nivernaises de la fin du XVIII s. au milieu du XIX s.*, in «Annales de Bourgogne» XLIX, 1977, pp. 69-91; L. Trénard, *Le désenclavement des pays de l'Ain 1750-1815*, in «Cahiers d'histoire» XXXIV, 1989, pp. 265-295.

[147] P. De Saint-Jacob, *Le réseau routier bourguignon*, cit., p. 262.

[148] Oltre alla generalità d'Auch, dove i più importanti progressi in campo viario si erano realizzati sotto l'intendenza di d'Étigny (cfr. M. Bordes, *Les routes de la généralité d'Auch à la fin de l'Ancien Régime*, in

l'Ile-de-France, dalla quale si dipartivano e verso la quale si dirigevano tutte le più importanti vie di comunicazione del regno.

Le lacune della rete stradale francese restavano tuttavia numerose, anche alla fine del XVIII secolo: alcune zone come la Marche e il Morvan rimanevano alquanto isolate nel reticolo delle strade pubbliche; carenti erano le comunicazioni trasversali: se il tragitto da Bordeaux a Lyon, per Limoges e Clermont, era tutto sommato soddisfacente, appena tracciata risultava la strada, voluta ancora da Turgot, da Bordeaux verso Brive e Ussel; tra Bordeaux, Nantes e Brest, solo alla vigilia della rivoluzione fu possibile assicurare un collegamento postale e organizzare un servizio pubblico di trasporto; l'alta Provenza e una parte del Delfinato avevano comunicazioni estremamente difficili con la pianura[149].

Nonostante tali lacune, di cui la più evidente rimaneva legata alla quasi totale assenza di una rete di vie di comunicazione di interesse locale, conseguenza della scarsa attenzione ad esse riservata, l'opera portata a termine dalla monarchia amministrativa nel corso del XVIII secolo resta di tutto rispetto. L'obiettivo che attraverso la realizzazione di una solida rete di strade pubbliche essa cercò di perseguire, e sostanzialmente vi riuscì, soprattutto se si prende in considerazione il disegno delle vie di posta e delle più importanti vie di comunicazione, fu quello dell'integrazione politica e territoriale dello spazio[150]. Le strade dovevano anzitutto servire gli interessi politici e strategici della monarchia: far giungere il più celermente possibile gli ordini alla periferia del regno e garantire il costante flusso di informazioni verso il centro, permettere il rapido spostamento delle truppe verso le frontiere, integrare e ridurre ad unità un territorio estre-

«Bulletin de la Société archéologique, historique, littéraire et scientifique du Gers» LXX, 1969, pp. 311-344 e 510-528), de La Millière citava anche l'Ile-de-France, la Lorena e la Franca Contea come le province in cui «toutes les communications essentielles sont achevées» (*Mémoire sur le département*, cit., p. 6).

[149] Cfr., più diffusamente, H. Cavaillès, *La route française*, cit., pp. 161 ss.

[150] Cfr. P. Alliès, *L'invention du territoire*, cit.

mamente vasto e diversificato, la Francia, per la quale, nel tentativo di definirne l'«identità», F. Braudel non trovava di meglio, nella sua ultima opera, che il termine «diversità»[151]. Ma sulle strade e per mezzo di esse si realizzava anche l'integrazione e la coesione, non solo politica ma anche linguistica, della nazione, se è vero, secondo l'affermazione del grande linguista F. Brunot[152], che gli ingegneri dei *ponts et chaussées* hanno svolto in quest'ultima direzione un'opera ben più importante di molti letterati e accademici.

[151] F. Braudel, *L'identità della Francia. Spazio e storia*, Milano 1986; in verità il titolo del primo capitolo: «La Francia si chiama diversità», nel quale il grande storico francese intende dar conto di quella «Francia diversa, 'plurale', collezione di 'paesi' autonomi, come tessere di varia forma e di vario colore del mosaico ch'è la Francia» (p. 24), è preso in prestito da Lucien Febvre che lo utilizzava in un vecchio resoconto apparso sulle «Annales» del 1946 (*Que la France se nomme diversité. A propos de quelques études jurassiennes*, pp. 271-74); le riflessioni-argomentazioni di Braudel presentano molti punti di contatto e analogie con il vecchio ma ancora oggi fondamentale *Tableau* di Vidal de La Blache.

[152] *Histoire de la langue*, cit., VII, p. 3.

Capitolo sesto

Una élite di «fonction publique»: gli «ingénieurs des ponts et chaussées»

1. *Gli allievi dell'«école des ponts et chaussées»*

Allorché Jean-Rodolphe Perronet venne chiamato a Parigi nel febbraio 1747 con l'incarico di dirigere il «Bureau des dessinateurs» e di costituire altresì un centro di istruzione per il personale tecnico dell'amministrazione dei «ponts et chaussées», erano presenti nell'ufficio solo dodici disegnatori (escluso Jean-Prosper Mariaval)[1]. Nel corso del 1747[2] e del 1748[3] altri 24 giovani entrarono al «bureau-école», tra i

[1] ENPC, ms 2867: «Etat des ouvrages faites par les dessinateurs du Bureau des Ponts et Chaussées», cit., [1746]. Mariaval, l'esperto disegnatore parigino che si era aggiudicato i lavori del «bureau» nel 1744, continuò ad occuparsi dell'attività cartografica anche dopo l'arrivo di Perronet, pur chiedendo a quest'ultimo, senza successo, un incarico di ingegnere (lettera di Mariaval a Perronet, 26 dicembre 1753 e successivo parere di quest'ultimo, trasmesso a Trudaine, 3 gennaio 1754: ENPC, ms 2866); il suo nome, accompagnato dalla dicitura «principal dessinateur» compare sui registri degli allievi dell'*école*, in cima alla prima classe, fino al terzo trimestre del 1758 (non migliore fortuna nei «ponts et chaussées» ebbe il figlio, anch'egli Jean-Prosper, entrato all'*école* l'11 novembre 1754 all'età di 14 anni e ritiratosi nel febbraio 1760).

[2] ENPC, ms 2867: «Etat des ouvrages faites par les dessinateurs du Bureau des Ponts et chaussées...», 1747; a partire dal secondo di tali registri trimestrali vengono riportati accanto ai nomi degli allievi, quelli di coloro che li hanno raccomandati o presentati.

[3] Queste notizie, così come la maggior parte di quelle che verranno fornite nel presente paragrafo, sono tratte da una fonte di eccezionale importanza, vera e propria miniera di informazioni sugli allievi e sul funzionamento dell'«école des ponts et chaussées», conservata all'ENPC: si tratta degli «états» degli allievi che il direttore Perronet aveva l'obbligo, sulla base dell'art. 8 del regolamento del 1747, di stilare regolarmen-

quali merita una particolare menzione, per la successiva carriera, Louis-Alexandre de Cessart. Tuttavia, nonostante questi nuovi arrivi, non fu possibile costituire, in assenza di soggetti dotati della preparazione richiesta, la prima classe, quella che secondo il regolamento del dicembre 1747 avrebbe dovuto comprendere coloro che erano già in grado di coprire i posti vacanti di sotto-ingegnere o sotto-ispettore. Solo a distanza di tre anni, vale a dire dal terzo trimestre del 1750[4], il

te ogni trimestre. Questi grandi registri manoscritti, la cui intestazione iniziale («État des talens des Élèves du Bureau des Ponts et Chaussées, et des ouvrages qu'ils ont faits pendant le ... quartier de l'année 17 ... pour parvenir à fixer les Gratifications qu'ils y ont méritées. Le tout conformément au règlement de M. le Contrôleur général, en date du 11 décembre 1747») venne modificata, a partire dal quarto trimestre del 1777, dopo l'istruzione di Turgot, in quella di «État des grades et des talens des Élèves de l'École des Ponts et Chaussées, et de l'emploi de leur temps, pendant le ... quartier de l'année ..., pour parvenir à fixer les gratifications qu'ils ont méritées. Le tout conformément ... et à celui de M. Turgot, aussi Contrôleur général, en date du 19 février 1775», riportano per ogni allievo, secondo l'ordine delle classi e la graduatoria interna, una sorta di scheda personale. Tale scheda comprende una serie di informazioni di carattere personale (età, data di entrata all'*école*, nome del personaggio che lo ha presentato o raccomandato, un giudizio estremamente sintetico sulle sue «qualités personnelles»), sulla frequenza scolastica, sui progressi compiuti dall'allievo nella sua formazione teorica e pratica e sulle «gratifications» accordategli durante il trimestre; mentre poco o nulla dice sulla provenienza geografica e sulle origini sociali dell'allievo. Contrariamente a quanto affermato da De Dartein (*Notice*, cit., p. 17), l'unico autore ad aver sistematicamente utilizzato questa fonte, e alle stesse notizie riportate sul catalogo dei fondi antichi dell'ENPC, secondo cui esisterebbe una lacuna dal 1756 al 1766, oltreché per gli anni 1769, 1773 e 1774, e la serie si chiuderebbe con il 1786, gli «états» sono invece integralmente disponibili per tutto il periodo che va dal 1748 al 1797. Il nostro più vivo ringraziamento va a Michel Yvon, *conservateur en chef* dell'ENPC, grazie alla cui paziente ricerca è stato possibile recuperare per intero questa documentazione, per averci messo a disposizione questa fonte, catalogata dal febbraio 1986 sotto la nuova ed unica segnatura archivistica 1911 (1-50).

[4] La prima classe rimase vacante anche dal secondo trimestre del 1751 al secondo del 1752, in quanto, come si legge sull'«état» del secondo trimestre 1751, «s'étant trouvé epuisée par les Elèves que l'on a envoyés dans les Provinces en qualité de sous-ingénieurs au commencement du present quartier, l'on se trouve obligé d'attendre quelque temps pour la former», ENPC, ms 1911 (4).

sistema delle classi entrò integralmente in vigore, anche se la ripartizione degli allievi non tenne alcun conto della suddivisione, sancita dal regolamento del 1747, tra geografi, allievi e sotto-ingegneri. Tutta l'istruzione impartita all'*école* venne sostanzialmente finalizzata alla formazione di questi ultimi, di cui si aveva urgente bisogno per la conduzione dei lavori in provincia, mentre al contrario si poteva già contare su un certo numero di geografi competenti ed esperti disegnatori.

Le difficoltà che l'*école* dovette inizialmente affrontare sul piano organizzativo, cui abbiamo già accennato nel paragrafo relativo all'istituzione, si avvertirono anche per quanto riguarda il reclutamento degli allievi, sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo. Basti pensare che dei diciotto allievi che frequentavano la scuola all'inizio del 1748[5], solo 8 ottennero successivamente la promozione al grado di sotto-ingegnere o sotto-ispettore, mentre ben 9 abbandonarono la carriera nei «ponts et chaussées»: 4 passarono a lavorare per la «Carte de France» dei Cassini[6]; uno divenne disegnatore della Compagnia delle Indie ed un altro abbracciò la professione di architetto; un altro ancora tornò ad istruirsi presso Blondel senza far più ritorno all'*école*[7]; il penultimo si ritirò nel 1749 perché, come si legge sull'«état» del terzo trimestre 1748, «desesperoit de pouvoir percer dans les classes» ed infine un certo Pierre Houdas fu espulso da Trudaine per «aver troppo familiarizzato» con un «entrepreneur», di cui era stato incaricato di controllare i lavori[8].

[5] ENPC, ms 1911 (1), 1748.

[6] Philippe de La Cour, J. François Bayle, Alexandre Pierre Champiat (a proposito del quale si annotava nel 1749: «on doute qu'il reussisse dans les ponts et chaussées») e Pierre Melley (o Meley).

[7] Costui, Frederic Dagobert Streignart, originario di Metz, si ritirò successivamente anche dalla scuola di Blondel, il quale pensava che non avesse «point de gout pour les ponts et chaussées», per dedicarsi allo studio delle fortificazioni con Bélidor. ENPC, ms 1911 (4), 1751, terzo trimestre.

[8] Su Houdas, nativo di Parigi, si vedano anche le notizie riportate nel ms 2866.

Tabella. *Allievi dell'École des ponts et chaussées divisi per anno, per classe e per trimestre, 1748-1789.*

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1748	I cl.	–	–	–	–	**1752**	–	7	6	6
	II cl.	8	12	14	13		25	20	21	22
	III cl.	10	11	10	14		20	19	24	27
	Tot.	18	23	24	27		45	46	51	55

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1749	I cl.	–	–	–	–	**1753**	11	10	10	10
	II cl.	14	12	14	15		11	12	11	10
	III cl.	15	17	19	21		12	11	18	19
	Tot.	29	29	33	36		34	33	39	39

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1750	I cl.	–	–	6	6	**1754**	10	8	8	9
	II cl.	16	18	10	12		10	11	14	14
	III cl.	20	22	22	22		24	11	11	11
	Tot.	36	40	38	40		44	30	33	34

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1751	I cl.	6	–	–	–	**1755**	9	10	8	8
	II cl.	13	19	18	18		13	11	11	12
	III cl.	23	26	24	23		13	12	12	10
	Tot.	42	45	42	41		35	33	31	30

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1756	I cl.	10	10	9	10	**1760**	12	14	12	12
	II cl.	10	10	11	11		11	13	14	14
	III cl.	10	10	11	12		8	–	–	–
	Tot.	30	30	31	33		31	27	26	26

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1757	I cl.	10	13	14	14	**1761**	12	9	9	9
	II cl.	15	14	14	14		13	11	11	12
	III cl.	11	17	17	16		–	–	–	–
	Tot.	36	44	45	44		25	20	20	21

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1758	I cl.	17	12	13	10	**1762**	10	9	9	9
	II cl.	15	14	13	18		10	8	7	6
	III cl.	14	14	17	14		–	–	–	–
	Tot.	46	40	43	42		20	17	16	15

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1759	I cl.	12	15	14	13	**1763**	9	8	8	10
	II cl.	22	15	15	15		6	9	10	13
	III cl.	16	15	15	14		–	–	–	–
	Tot.	50	45	44	42		15	17	18	23

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1764	I cl.	9	10	10	15	**1768**	21	24	21	25
	II cl.	12	10	12	16		23	26	26	27
	III cl.	–	–	–	–		24	30	30	33
	Tot.	21	20	22	31		68	80	77	85

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1765	I cl.	17	12	12	12	**1769**	25	27	18	18
	II cl.	16	8	12	16		27	26	25	26
	III cl.	–	14	16	16		32	31	33	33
	Tot.	33	34	40	44		84	84	76	77

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1766	I cl.	12	15	14	15	**1770**	18	23	22	25
	II cl.	15	15	15	12		25	24	22	20
	III cl.	20	17	17	20		36	32	34	28
	Tot.	47	47	46	47		79	79	78	73

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1767	I cl.	15	19	19	18	**1771**	25	25	24	24
	II cl.	13	20	21	20		26	25	24	24
	III cl.	23	21	21	24		25	29	41	44
	Tot.	51	60	61	62		76	79	89	92

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1772	I cl.	22	25	25	25	**1776**	20	17	17	20
	II cl.	23	30	30	30		20	18	18	20
	III cl.	45	35	34	27		21	18	20	20
	Tot.	90	90	89	82		61	53	55	60

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1773	I cl.	25	24	24	24	**1777**	20	20	20	20
	II cl.	30	27	24	24		20	20	20	20
	III cl.	26	25	31	30		20	20	20	20
	Tot.	81	76	79	78		60	60	60	60

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1774	I cl.	24	24	24	22	**1778**	20	20	20	20
	II cl.	25	24	24	22		20	20	20	20
	III cl.	28	24	22	22		20	20	20	20
	Tot.	77	72	70	66		60	60	60	60

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1775	I cl.	21	20	20	20	**1779**	20	20	20	20
	II cl.	21	20	20	20		20	19	20	20
	III cl.	21	23	21	20		20	21	20	20
	Tot.	63	63	61	60		60	60	60	60

		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.		1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.
1780	I cl.	20	20	20	20	**1785**	20	20	20	20
	II cl.	20	20	20	20		20	20	20	20
	III cl.	20	20	20	20		20	22	24	23
	Tot.	60	60	60	60		60	62	64	63
1781	I cl.	20	20	20	20	**1786**	20	25	25	25
	II cl.	20	20	20	20		20	25	25	25
	III cl.	20	20	20	20		23	25	25	25
	Tot.	60	60	60	60		63	75	75	75
1782	I cl.	20	20	20	20	**1787**	25	26	25	25
	II cl.	20	20	20	20		25	25	25	25
	III cl.	20	20	20	20		25	25	25	25
	Tot.	60	60	60	60		75	76	75	75
1783	I cl.	20	20	20	20	**1788**	25	25	25	20
	II cl.	20	20	20	20		25	25	25	20
	III cl.	20	20	22	20		23	25	25	30
	Tot.	60	60	62	60		73	75	75	70
1784	I cl.	20	20	20	20	**1789**	20	20	20	20
	II cl.	20	20	20	20		20	20	20	20
	III cl.	20	20	20	20		30	20	20	20
	Tot.	60	60	60	60		70	60	60	60

Fonte: ENPC, ms 1911 (1-42): «États des talens des Élèves...», cit.

Gli allievi potevano accedere all'«école des ponts et chaussées» in qualsiasi periodo dell'anno, sicché la composizione delle classi, anche a causa delle promozioni e degli abbandoni, variava in continuazione da un trimestre all'altro, sia in termini numerici che relativamente alla graduatoria interna. Tale composizione inoltre non obbediva ad alcun criterio di 'anzianità': l'allievo ultimo ammesso alla scuola non entrava infatti necessariamente nell'ultima classe, ma poteva essere collocato, esclusivamente sulla base della valutazione delle sue conoscenze e capacità, in una qualsiasi delle classi (il che ovviamente accadde con maggiore frequenza nei primi anni della creazione dell'*école* e più raramente in seguito, con il progressivo assestamento dell'istituzione scolastica e dell'*iter* formativo). Sempre nel primo trimestre del 1748, ad esempio, mentre tra gli 8 allievi della seconda classe si trovavano ben 5 entrati all'*école* da molto meno di un anno (ed uno di questi risultava essere stato ammesso l'11 gennaio 1748), nella terza classe erano presenti tre allievi ammessi nel lontano 1745.

Nel corso del 1750, prima ancora della costituzione della prima classe, il numero degli allievi presenti all'*école* era già salito a 40, e nel decennio successivo si mantenne mediamente intorno a questa cifra, con una punta massima nel 1752 di 55 allievi (quarto trimestre) e con una certa flessione invece nel periodo compreso tra il secondo trimestre del 1754 e l'ultimo del 1756[9]. Tuttavia, il numero di coloro che annualmente vennero ammessi nelle classi dell'*école*, e di conseguenza anche quello degli allievi chiamati a coprire i nuovi posti di sotto-ingegnere o sotto-ispettore (o che abbandonarono il corso di studi), fu molto elevato lungo tutto il decennio. Nel 1752 ad esempio, di fronte a 32 ammissioni si registrarono 18 uscite, e l'anno successivo le cifre si invertirono con 16 nuovi arrivi e 32 uscite; nel 1758 infine gli allievi nuovamente ammessi e quelli che lasciarono l'*école* furono rispettivamente 26 e 28[10].

[9] Si veda la tabella relativa agli allievi dell'*école*.

[10] Queste cifre si riferiscono al totale delle entrate e delle uscite negli anni considerati, comprendono cioè anche gli eventuali rientri di allievi

A partire dalla fine degli anni Cinquanta l'istituzione scolastica, al pari del corpo degli ingegneri, conobbe la sua più grave crisi, dovuta essenzialmente alle difficoltà finanziarie della monarchia connesse alla guerra dei Sette Anni, piuttosto che ai violenti attacchi contro l'amministrazione e il corpo dei «ponts et chaussées» del marchese di Mirabeau, come sembra credere De Dartein[11]. Tali difficoltà portarono al blocco quasi totale dei lavori e di conseguenza alla revoca di molti ingegneri. Anche l'afflusso degli studenti subì quindi inevitabilmente una drastica flessione (solo 5 nuovi allievi fecero il loro ingresso all'*école* nel 1761-1762), al punto che dal 1760 al 1764 si dovette sopprimere la III classe, ed il numero complessivo degli allievi si dimezzò, toccando il minimo storico di 15 presenze nel 1762.

Terminata la guerra, che aveva comportato costi altissimi per la monarchia, la scuola entrò nella sua fase di maggiore sviluppo, evidentemente connesso alla stabilizzazione organizzativa dell'istituzione e al nuovo impulso dato ai lavori pubblici, che aveva fatto richiamare in servizio numerosi ingegneri in precedenza revocati. Nel 1765 (secondo trimestre) si ricostituì nuovamente la terza classe ed il numero degli allievi che intrapresero la carriera nel servizio dei «ponts et chaussées» subì una brusca impennata negli anni successivi: nel 1767 erano già presenti all'*école* 62 studenti (contando solo coloro che risultavano inseriti nelle classi, senza cioè tener conto dei quattro «élèves pensionnaires» che perfezionavano la loro preparazione da Blondel e degli altri

temporaneamente assenti dall'*école* e risultano quindi leggermente sovrastimate; era frequente infatti che un allievo abbandonasse la scuola per seguire dei lavori in provincia (o per ragioni imprecisate) durante qualche trimestre o per un periodo di tempo più lungo e vi facesse poi successivamente ritorno. Singolare il caso di J. Nicolas Tardif (dit Des Isles), al quale abbiamo già accennato nel paragrafo relativo all'amministrazione periferica dei «ponts et chaussées» e ai rapporti tra intendenti provinciali e ingegneri, che dopo essere stato nominato sotto-ingegnere ad Auch nel 1750, fece ritorno all'*école* a seguito delle lamentele dell'intendente D'Etigny in merito alla sua «indocilité»: ENPC, ms 1911 (5), 1752, terzo trimestre.

[11] F. De Dartein, *Notice*, cit., p. 20.

aspiranti)[12] e nel 1768 ben 85; saliti addirittura a 92 nel 1771, massimo storico registratosi in antico regime.

Dal 1775 infine, obbedendo alle nuove disposizioni contenute nell'istruzione di Turgot (art. 1), il numero complessivo degli allievi si stabilizzò a 60, vale a dire 20 per ciascuna delle tre classi[13], e quello dei «surnumeraires» (o aspiranti), coloro cioè che si istruivano all'*école* in attesa di essere inseriti nelle classi, venne fissato a 10. Quest'ultimo tetto fu tuttavia rispettato solo per i primi anni (a giudicare dai dati riportati sugli «états» degli allievi dall'ultimo trimestre del 1778 al terzo del 1783): nel 1784 i «surnumeraires» erano già saliti a 36 e addirittura a 50 nel primo trimestre del 1786. In quest'ultimo anno, e nei due successivi, a conferma del numero crescente di giovani che si indirizzavano verso questa professione ma anche del prestigio ormai acquisito da tale istituzione scolastica, aumentarono anche gli allievi presenti nelle classi, fino ad un totale di 75, per poi ridiscendere nuovamente a 60 nel 1789[14].

Complessivamente, nel periodo compreso tra la creazione del «bureau-école» ed il 1789, frequentarono l'«école des

[12] Sia gli uni che gli altri sono conteggiati nei resoconti finali degli «états» tra gli allievi dell'*école*. Inizialmente vengono compresi sotto l'unica denominazione di «Eleves qui ne travaillent pas encore assidument au Bureau et qui étudient chez differens Maitres les connoissances qui peuvent leur manquer pour être admis à la deuxieme classe»; nel 1753, primo trimestre, però sono altresì indicati 33 «surnumeraires». Successivamente, fino al 1778, gli «états» menzionano soltanto i 4 allievi «pensionnaires» da Blondel (e poi da Daubenton e Dumont), coloro che godevano cioè di un sussidio per frequentare le lezioni di questi maestri (ENPC, ms 1911, relativi anni).

[13] Per le poche eccezioni si veda la relativa tabella degli allievi.

[14] Alcune eccezioni si verificarono comunque rispetto a tali cifre in qualche trimestre. F. De Dartein riporta, nel saggio più volte citato, una tabella degli allievi presenti all'*école*, ricostruita sulla base degli «états» annuali del personale dei «ponts et chaussées» (che comprendevano una sezione dedicata all'*école*), le cui cifre non corrispondono però a quelle fornite dagli «états» degli allievi, indubbiamente più attendibili, e spesso contraddicono anche quelle contenute negli stessi «états» annuali ancora conservati all'ENPC (ms 2636).

ponts et chaussées» 715 allievi[15]. Sottraendo da tale cifra i sessanta allievi che a quest'ultima data erano ancora presenti all'*école*, si ottiene quindi il numero di coloro che sempre nel periodo sopra indicato erano usciti dall'istituzione, sia per abbandono o rinvio sia perché promossi nel corpo degli ingegneri. Di questi 655 allievi, stando alle informazioni che si ricavano dagli «états» e ai raffronti con il «fichier Richard»[16], meno della metà, e più precisamente 304 (numero che si riferisce soltanto ai casi per i quali viene esplicitamente indicata la promozione ed eventualmente la destinazione dell'allievo), ottennero una commissione di sotto-ingegnere o sotto-ispettore, con un tasso di riuscita scolastica del 46,4%.

Estremamente numerosi furono quindi i casi di abbandono. In due manoscritti, già segnalati, sulla storia dell'«école des ponts et chaussées», il direttore de Prony[17], colui che guidò la riorganizzazione di questa istituzione scolastica dopo la trasformazione da centro di formazione autosufficiente a

[15] Abbiamo ricavato tale dato seguendo analiticamente, caso per caso, attraverso gli «états des élèves», le ammissioni e le promozioni (o rinvii e abbandoni) dell'*école* e prestando attenzione agli eventuali rientri di uno stesso allievo. Il calcolo è stato compiuto esclusivamente sugli allievi inseriti nelle classi (eccettuati quindi «surnumeraires» e «pensionnaires»).

[16] Si tratta di uno schedario manoscritto messo a punto da un bibliotecario del ministero dei lavori pubblici (Richard) tra la fine degli anni Cinquanta e gli anni Sessanta, comprendente tutti i membri del «corps des ponts et chaussées» che avevano terminato la carriera prima del 1955; conservato all'ENPC, esso è, nonostante le imprecisioni ed inesattezze soprattutto riguardo agli allievi, un importante strumento di lavoro e di verifica.

[17] Figlio di un notaio e originario del Beaujolais, Gaspard François Clair Marie Riche de Prony (1735-1839), dopo aver terminato gli studi classici, entrò all'«école des ponts et chaussées» il 5 aprile 1776, all'età di 21 anni. Si distinse immediatamente per la non comune disposizione allo studio della matematica, tanto che il direttore Perronet gli avrebbe dichiarato nel 1777: «Attachez-vous à approfondir les principes de votre art, car vous êtes destiné à devenir un jour le chef de l'École des Ponts et Chaussées» (cit. da A. Picon, *Architectes et ingénieurs*, cit., p. 307). Nominato sotto-ingegnere nel 1780, inizialmente a Bourges e successivamente a Argenton e a Dourdan, fece ritorno a Parigi nel 1783 per assistere Perronet nella sua intensa attività tecnica e amministrativa. Nel 1791 ottenne il grado di *ingénieur en chef* e l'incarico di direttore del catasto.

scuola di applicazione dell'«école polytechnique», fornisce una stima approssimativa degli abbandoni. Nel primo di questi manoscritti, risalente al 1815, sulla base di dati che non trovano però conferma sugli «états des élèves», si valuta che mediamente, nel periodo compreso tra il 1769 e il 1788, su 19-20 allievi che arrivavano all'*école* ben 12-13 abbandonavano successivamente gli studi; e nel secondo, del 1828, per un arco di tempo più lungo, si parla, confermando sostanzialmente il dato precedente, in media di 10 casi di abbandono per ogni 18 allievi[18]. Per quanto numerosi fossero tuttavia gli abbandoni, queste stime appaiono alquanto esagerate.

Nel periodo da noi preso in esame, dei 655 allievi usciti dall'*école*, 222 abbandonarono sicuramente la carriera intrapresa, vale a dire più di un allievo su tre[19]. Molto probabilmente questo dato risulta sottostimato in quanto è evidente che tra quei restanti 129 allievi, per i quali non si hanno

Alla morte di de Chezy, nel 1798, venne chiamato alla direzione dell'*école* (nello stesso anno aveva ottenuto la nomina a ispettore generale del corpo), carica che esercitò ininterrottamente fino al 1839. Professore ed esaminatore all'«école polytechnique», si distinse in periodo rivoluzionario per la sua intensa attività scientifica, che si intensificò ulteriormente sotto il Consolato e l'Impero: nonostante il rifiuto, infatti, di partecipare alla spedizione d'Egitto, alla quale presero parte numerosi ingegneri dei «ponts et chaussées» e allievi dell'«école polytechnique» e di quella dei «ponts et chaussées» (cfr. F.-P.-H. Tarbé De St. Hardouin, *Les ingénieurs des ponts et chaussées à l'expedition d'Égypte*, in «Annales des ponts et chaussées», s.6, IX, 1885, pp. 1183-1199), egli viaggiò da un capo all'altro dell'Impero, fermandosi spesso in Italia dove si occupò del corso del Po, dei porti di Genova, La Spezia, Venezia, Ancona. Per maggiori notizie sulla sua vita e sulla sua attività di tecnico e di scienziato, si vedano gli articoli commemorativi contenuti nel «Bulletin de la Société d'encouragement pour l'Industrie Nationale» CXXXIX, 1940, pp. 66-98, ed in particolare quelli di F. Walckenaer, *La vie de Prony* e di L. Suquet, *Prony ingénieur des ponts et chaussées*.

[18] ENPC, ms 2629 bis: «Notice sur l'Ecole», cit., 18 agosto 1815 e «Note sur l'Ecole», cit., 5 agosto 1828.

[19] Anche in questo caso il dato si riferisce soltanto a quei casi per i quali viene esplicitamente fornita sugli «états» la notizia dell'abbandono o è quasi certo, essendo rimasto ad esempio l'allievo solo un trimestre all'*école*, che di abbandono si tratta.

notizie precise circa il loro futuro, si nascondessero ancora parecchi casi di abbandono. Ciò nonostante, le cifre fornite da de Prony continuano ad apparire eccessivamente alte.

Più interessanti rispetto al mero dato numerico, che non presenta sensibili oscillazioni diacroniche (scomponendo in decenni il periodo considerato infatti si notano valori pressoché uguali, con un leggero aumento per i due decenni centrali 1758-1777), sono le ragioni di questi abbandoni. Anzitutto vanno segnalati, a tale proposito, i casi di rinvio (20 stando alle segnalazioni riportate sugli «états»), più numerosi nel primo decennio di funzionamento dell'istituzione (10 casi), per negligenza e mancanza di assiduità o per cattiva condotta, indicata quasi sempre attraverso la formula «Il est trop dissipé et ne convient point au service des ponts et chaussées»[20], che testimonia della assidua attenzione che veniva posta alle qualità personali e al comportamento di ogni allievo da parte della direzione scolastica, oltreché dei suoi compagni di studio. Anche in questi ultimi casi, come abbiamo d'altronde già segnalato, al provvedimento di espulsione si preferiva però, dietro tempestiva segnalazione di Perronet ai genitori o al presentatore dell'allievo, il ritiro di quest'ultimo dall'*école*. Nel 1767, ad esempio, il direttore avvertiva il presentatore dell'allievo Antoine Joseph Gillot che il suo protetto era «trop derangé et trop peu appliqué pour convenir au service des ponts et chaussées», e quest'ultimo fu quindi costretto al ritiro[21].

[20] Tale giudizio era riportato ad esempio nel caso dell'allievo François-Joseph Hebert (ENPC, ms 1911 -20-, 1767, primo trimestre).

[21] ENPC, ms 1911(20), primo trimestre. Rivolgendosi al padre dell'allievo Desfougères, così scriveva Perronet il 1° maggio 1779: «Je ne dois pas, Monsieur, vous laisser ignorer plus longtemps le peu d'application et de progrès qu'a fait M. votre fils depuis trois ans qu'il est à l'Ecole. D'après le règlement, il est passible d'exclusion; mais il parait préférable, pour ne pas lui faire tort, que vous le rappeliez auprès de vous et le destiniez à un autre état» (F. De Dartein, *Notice*, cit., p. 64). È da notare che Christophe Antoine Défougères (sul quale esiste una certa confusione negli «états» dell'*école*: nel 1777 compare come De Fougere, nel 1779 e nel 1786 come Desfougères, e nel 1783 come Desfougeres de Villaudry) fece però ritorno all'*école* nel 1783 ed ottenne nel 1786 una commissione di sotto-ingegnere al seguito dei lavori per la costruzione del porto e

Nei restanti casi le ragioni degli abbandoni erano molto spesso legate alle difficoltà del corso di studi e al fondato timore di non riuscire ad ottenere la promozione al grado di sotto-ingegnere[22], che costringevano gli allievi meno preparati ad abbracciare professioni contigue a quella di ingegnere, meno difficili e molto spesso più remunerative. Lo sbocco professionale alternativo più seguito, soprattutto nel primo decennio di funzionamento dell'*école*, fu quello di geografo-disegnatore, al seguito dell'impresa cartografica dei Cassini o nel corpo degli «ingénieurs-géographes»[23], o ancora nei *pays d'états*, sperando magari in quest'ultimo caso in un posto di sotto-ingegnere, più facilmente acquisibile in tali province autonome[24]. Ma gli allievi ritiratisi dall'*école* divennero anche in molti casi, spesso su consiglio dello stesso Perronet, architetti[25], professione senz'altro più redditizia rispetto a quella di ingegnere statale, o «entrepreneurs» degli stessi lavori dei «ponts et chausseés», per l'aggiudicazione dei quali ottenevano in genere la preferenza da parte dell'amministrazione, giacché, come affermava lo stesso Trudaine «l'on n'a pas besoin pour cette fonction de la théorie ni de tous les talents que l'on exige des sous-ingénieurs et il paraît juste de

della rada di Cherbourg (ENPC, ms 1911 -36-39-). Sulla figura di questo ingegnere, molto attivo in Italia al tempo delle conquiste napoleoniche, cfr. anche F.-P.-H. Tarbé De St. Hardouin, *Notices*, cit., pp. 82-83.

[22] Era lo stesso Perronet molto spesso a segnalare ai genitori le scarse possibilità di riuscita dell'allievo, come nel caso di Marie Antoine De Bourges, ritirato dall'*école* «a cause du peu d'Esperance qu'il y a de le Voir reussir»: ENPC, ms 1911(34), 1781, terzo trimestre.

[23] Su questo corpo si vedano le brevi note di A. Blanchard, *Les ingénieurs-géographes du Roi*, in *Espace français*, cit., pp. 87-88. Quattro allievi passarono in Corsica, dopo l'annessione alla Francia, nel 1770, per le operazioni relative al catasto dell'isola.

[24] Bazile Le Seigneur abbandonò l'*école* nel 1788 per passare come geografo al servizio degli stati di Bretagna, dove sperava di ottenere successivamente un incarico di sotto-ingegnere: ENPC, ms 1911(41), secondo trimestre. Sul servizio degli ingegneri in tali province e sui rapporti tra le amministrazioni autonome di queste ultime e l'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées», rinviamo più analiticamente al cap. IV.2.

[25] Ad esempio Jean Baptiste La Rue, che contava tra l'altro un fratello già sotto-ingegnere dei «ponts et chaussées», dal quale era stato raccomandato: ENPC, ms 1911(34), 1781, terzo trimestre.

donner la préférence pour ces sortes d'entreprises à ceux qui ont été employés à conduire les travaux de même espèce»[26]. Alcuni si destinarono altresì all'insegnamento del disegno e dell'arte fortificatoria nelle scuole militari[27] (uno di essi passò addirittura in Spagna come professore di matematica[28]).

In aggiunta a questi sbocchi, tutto sommato legati al tipo di formazione ricevuta, restavano poi le soluzioni più personali: qualcuno scoraggiato dall'eccessiva durata del corso di studi e dagli scarsi risultati ottenuti tornò in famiglia per seguire magari l'attività paterna; tre allievi partirono nel 1776 per l'America come luogotenenti d'artiglieria[29]; due allievi diventarono ispettori delle manifatture, di cui uno per conto degli stati di Linguadoca[30]; qualcuno si dedicò al commercio ed un certo Louis Thirion si ritirò alla fine del 1759 addirittura «pour se faire Medicin»[31].

Non mancavano ovviamente casi singolari. Uno di questi fu certamente quello di Pierre-François-André Méchain, destinato a diventare uno dei più famosi astronomi francesi. Entrato all'*école* il 1° settembre 1767 all'età di 23 anni, si ritirò dopo appena un anno[32], non potendo il padre, un

[26] ENPC, ms 1926: lettera di Trudaine all'intendente di Rouen nella quale si raccomandava, nel 1752, un sotto-ingegnere revocato dal servizio che intendeva esercitare come imprenditore dei lavori dei «ponts et chaussées»; si veda anche, a tale proposito, la lettera di Le Jeune, già allievo presso Blondel, a Perronet nella quale si chiedeva di intercedere presso Trudaine al fine di ottenere un incarico di «entrepreneur» (ms 2866).

[27] Jean Robert Blinière (o de Blinière) e Joseph Bonnaventure Le Turc, rispettivamente nel 1757 e nel 1769 (si vedano i relativi «états» del secondo e quarto trimestre).

[28] Nicolas Remy Paulin: ENPC, ms 1911(30), 1777, primo trimestre.

[29] Jean Baptiste Fontfreide, Jacques Rivaux e Jean Baptiste Blanc: ENPC, ms 1911(30), 1777, terzo trimestre.

[30] Charles De Bonnevaux (1772) e Jean Baptiste Rodier (1754): si vedano i relativi «états».

[31] ENPC, ms 1911(12), terzo trimestre.

[32] ENPC, ms 1911 (20-21).

«oscuro architetto» di Laon, provvedere alle spese per la sua istruzione a Parigi. Tuttavia, nonostante le sue misere condizioni economiche che lo avevano costretto ad abbandonare l'«école des ponts et chaussées», riuscì ugualmente, grazie all'aiuto di Lalande, ad eccellere in campo astronomico (nel 1795 ottenne un posto di astronomo titolare all'Osservatorio di Parigi), facendo parte della commissione incaricata di verificare ed eventualmente rettificare le determinazioni astronomiche dei meridiani di Greenwich e di Parigi e partecipando con Delambre alla misurazione dell'arco di meridiano compreso tra i due paralleli di Dunkerque e Barcellona, che servì da base all'adozione del sistema metrico decimale[33]. Oltre agli abbandoni connessi con la difficoltà e la selettività del corso di studi, vanno però menzionati anche quei ritiri causati da gravi problemi di salute, ai quali non era certo estraneo, nella maggior parte dei casi, il servizio estremamente faticoso cui erano chiamati, soprattutto durante le missioni in provincia, gli stessi allievi. In ben 8 casi si può scorgere, sui registri dell'*école*, accanto al nome dell'allievo ritiratosi, l'annotazione che egli si trova più o meno gravemente malato presso la famiglia. Se a questi casi si aggiungono poi quei quindici decessi che si verificarono, sempre nel periodo da noi preso in esame, tra gli allievi dell'*école*, il dato complessivo non diventa affatto marginale e certo giustifica le attenzioni che l'amministrazione (e Perronet in persona prima dell'ammissione) riservava alla robusta costituzione fisica del candidato.

Nonostante l'alto tasso di «mortalità» scolastica, come si direbbe oggi, i candidati continuarono ad affluire numerosi all'*école*, attratti dal tipo di preparazione fornita e ancor più dalle prospettive di carriera in uno dei corpi più prestigiosi

[33] Per maggiori notizie sull'attività di Méchain, cfr. Ch. C. Gillispie, *Scienza e potere*, cit., pp. 154 ss. e la relativa voce del *Dictionary of Scientific Biography*, V, pp. 250-52. Un altro grande astronomo, Edme-Sébastien Jeaurat, secondo Gillispie, frequentò l'«école des ponts et chaussées» nel 1749, prima di passare a lavorare, come «ingénieur-géographe», alla rilevazione della carta di Francia dei Cassini (pp. 140-41). Del suo passaggio all'*école* non si trova però traccia nei corrispondenti registri degli allievi.

dell'amministrazione statale. Tanto che lo stesso Perronet intervenne in qualche circostanza a scoraggiare nuove candidature facendo presenti la lunga durata del corso di studi e le difficoltà di riuscita.

Come abbiamo già accennato, all'«école des ponts et chaussées» vennero anche ad istruirsi, prima della fondazione della scuola mineraria, un certo numero di allievi destinati al servizio nelle miniere. Il più brillante di essi, Antoine-Gabriel Jars, rimase all'*école* solo due mesi, nel corso del 1752[34], prima di intraprendere una missione allo scopo di visitare le miniere di Bretagna e d'Alsazia. Altri tre allievi erano stati ammessi nel 1751: Jacques-Joseph Mathieu, figlio di un concessionario delle miniere di carbone del Bourbonnais, Claude-Antoine Garnier de La Sablonière[35] ed un certo Marin. Nel 1753 infine Jean-Pierre-François Guillot Duhamel, di 22 anni, venne ammesso all'*école* su raccomandazione di Perronet al quale era stato indirizzato dall'intendente d'Alençon, città dove l'allievo si era istruito nell'ufficio dell'*ingénieur en chef*, ma vi rimase per meno di un anno, in quanto nel 1754 partì per accompagnare Jars nella sua visita delle più importanti regioni minerarie europee[36]. La carriera nelle miniere non doveva però esercitare molta attrazione sugli allievi, se nel 1753 Ch. Bartelemy Dubois si rifiutò di passare al servizio minerario della Bretagna. In una lettera indirizzata a Trudaine il 25 giugno 1753, l'allievo chiedeva di poter restare all'*école* e giustificava il suo rifiuto affermando: «j'ai essayé inutilement de determiner ma famille a

[34] Il suo nome compare tra gli allievi solo per il terzo trimestre del 1752 (ENPC, ms 1911 -5-).

[35] Il nome di quest'ultimo compare, solo come Garnier, sull'«état» degli allievi del secondo trimestre del 1751 (ENPC, ms 1911). Ma si veda anche il ms 2866.

[36] ENPC, ms 2866. I nomi di Garnier, Marin e Duhamel compaiono anche sul primo «état» degli ingegneri dei «ponts et chaussées» del 1754, in una speciale rubrica, posta al termine della sezione dedicata agli allievi, intitolata «Eleves destinés pour les Mines» (ENPC, ms 2636). Per maggiori notizie su questi allievi, e più in generale sulla formazione degli ingegneri minerari prima della creazione dell'«école des mines», cfr. A. Birembaut, *L'enseignement de la minéralogie*, cit., pp. 376 ss.

me faire une petite pension pendant le temps de l'apprentissage, elle ne veut pas absolument en entendre parler, elle veut que je reste a Paris a dessiner et a montrer les Mathematiques en attendant quelque debouché plus advantageux»[37].

Un indizio interessante della difficoltà di riuscita, ma anche della solida formazione professionale impartita all'*école*, è dato, oltre che dall'alto numero di abbandoni, dall'allungamento progressivo della durata media del corso di studi. Nel 1749 la permanenza all'*école* degli allievi compresi nella prima promozione di sotto-ingegneri, fu mediamente di appena 1 anno e 6 mesi, dato che certo non sorprende eccessivamente, se si considera l'urgente bisogno da parte dell'amministrazione di personale preparato da inviare in provincia. A distanza di soli due anni, nel 1751, questo indice era già salito a 2 anni e 6 mesi, con uno scarto già molto sensibile tra i valori, minimo e massimo, della permanenza degli allievi promossi. Nel 1767 la durata media del corso di studi, nel caso dei 7 allievi che ottennero la promozione al grado di sotto-ingegnere, aveva raggiunto il valore di 4 anni e 8 mesi e nella promozione del secondo trimestre del 1776 essa salì addirittura a 7 anni e 8 mesi[38].

Si tratta naturalmente di valori medi, che proprio per tale motivo risultano particolarmente significativi. Non esistevano infatti all'«école des ponts et chaussées», come abbiamo più volte sottolineato, precise regole in merito alla durata del corso di studi. Quest'ultima dipendeva soltanto, come affermava l'ingegnere Lecreulx, «de la sagacité des sujets, de leur application et des connaissances acquises»[39]. Per cui,

[37] ENPC, ms 2866: «Éleves, Lettres», cit.; Dubois, che era entrato all'*école* nel lontano 1749, all'età di 29 anni (ms 2866: «État des élèves», cit.), non compare più sul registro degli allievi del terzo trimestre del 1753 (ms 1911-6-).

[38] F. De Dartein, *Notice*, cit., fornisce anch'egli dei dati riguardo alla permanenza media degli allievi all'*école*, calcolati però sui primi classificati nella graduatoria delle classi, che differiscono solo leggermente dai nostri, elaborati invece sulle promozioni al grado di sotto-ingegnere.

[39] [Lecreulx], *De l'importance et de la nécessité des chemins publics*, cit., p. 188, il quale così proseguiva: «On entend quelquefois des sujets mé-

contando esclusivamente, ai fini della ripartizione nella graduatoria delle classi e della successiva promozione, il merito e le capacità dell'allievo, tanto che in qualche caso i posti di vertice nelle classi non vennero assegnati per mancanza di soggetti provvisti delle conoscenze e delle capacità ritenute necessarie[40], e non esistendo concretamente una soglia minima e massima di permanenza, sensibili differenze si registravano in rapporto al periodo di formazione trascorso dagli allievi all'*école*.

Anche nei casi di cui abbiamo riportato i valori medi, queste erano particolarmente visibili: nella promozione del 1749 ad esempio di contro a Jean-Baptiste Thiery (lo stesso allievo che abbiamo già visto lamentarsi con Perronet della sua posizione nella graduatoria delle classi), presente all'*école* dal 20 agosto 1745, Guillaume Viallet venne promosso sotto-ingegnere dopo soli 8 mesi di istruzione e meglio di lui fece addirittura de La Roche nominato sotto-ingegnere dopo appena quattro mesi. Nel 1751 Antoine de Chezy, il futuro direttore aggiunto dell'*école*, ottenne la promozione a sotto-ingegnere al termine di un soggiorno di due anni (ma ancora più in fretta la ottennero altri tre allievi)[41] mentre Jean Paul Plessis attese 5 anni e 8 mesi; ed infine nel 1776 la durata del corso di studi degli allievi compresi nella promozione del secondo trimestre variò tra un minimo di 4 anni e 6 mesi e un massimo di 10 anni e 2 mesi (un certo Nicolas Louis Le Frique, collocato nel 1776 al nono posto della I classe, rimase addirittura all'*école* per ben tredici anni prima di ottenere un incarico di sotto-ingegnere).

All'allungamento della durata del corso di studi, faceva riscontro un abbassamento dell'età media degli allievi che si

diocres se plaindre d'un retardement, mais on n'a jamais vu de bons sujets rester sans place».

[40] Per i primi tre trimestri del 1769, ad esempio, il primo grado della prima classe non venne attribuito perché come si legge sul corrispondente «état»: «Cette place est encore vacante, on attend pour la remplir un sujet qui soit suffisament instruit» (ENPC, ms 1911-22-).

[41] Joseph Duboulay, Pierre Mauricet e Joseph Desiré Goy, dopo circa un anno di permanenza: ENPC, ms 1911(4), 1751, primo trimestre.

destinavano alla carriera nei «ponts et chaussées». Mentre nel 1749 – secondo trimestre – quest'ultima fu infatti di 24 anni e mezzo, oscillando da un minimo di 19 anni ad un massimo di 30 (dato confermato anche dalle ammissioni del secondo trimestre 1750 – poco meno di 25 anni –), gli undici allievi ammessi all'*école* alla fine del 1765 avevano mediamente meno di 21 anni e mezzo e nel 1776 l'età media era ulteriormente calata a poco più di 20 anni. In sostanza, nel periodo di maggiore affermazione dell'istituzione scolastica, gli allievi entravano all'*école* ad un'età sensibilmente più bassa in media rispetto agli anni immediatamente successivi alla creazione, ma vi trascorrevano però un periodo di formazione mediamente molto più lungo.

Va comunque precisato che questo dato si riferisce all'età degli allievi al momento dell'inserimento nelle classi dell'*école*, che non corrispondeva generalmente alla data effettiva in cui il soggetto si presentava, sostenendo l'esame preliminare di Perronet, per essere ammesso all'istituzione scolastica[42]. A partire da questo momento infatti, come abbiamo più volte sottolineato, il soggetto trascorreva un periodo indeterminato, più o meno lungo, come aspirante, durante il quale completava la propria istruzione frequentando sia le lezioni dell'*école* sia i corsi esterni consigliatigli.

I regolamenti scolastici, come abbiamo già visto, non ponevano alcuna condizione o vincolo in merito agli studi precedentemente compiuti dai candidati per l'ammissione. Grazie al sistema della «porte ouverte», si indirizzavano all'*école* sia giovani in possesso di una solida preparazione teorica sia soggetti formatisi esclusivamente sulla pratica. Stando comunque alle notizie che si ricavano da un interessante docu-

[42] Philippe Lebon d'Humbersin ad esempio (ma si potrebbero citare numerosissimi altri casi), l'inventore dell'illuminazione a gas, entrato all'*école* il 31 marzo 1787, venne inserito nelle classi (17° posto della III) solo nel quarto trimestre del 1789: ENPC, ms 1911(42). Per alcuni cenni biografici e sui lavori di questo ingegnere si veda oltre a F.-P.-H. Tarbé De St. Hardouin, *Notices*, cit., pp. 103-108, J. Gaudry, *Notice sur les travaux de M. Lebon d'Humbersin*, Paris 1862 (estratto da «L'Invention»).

mento[43], risulta tuttavia che, sin dalla fondazione dell'*école*, la maggioranza dei candidati aveva compiuto, integralmente o parzialmente, studi in collegio (su 85 soggetti che si presentarono a Perronet per l'ammissione, per i quali si hanno notizie precise, ben 53 avevano portato a termine il loro corso di studi fino alla filosofia ed altri 15 lo avevano interrotto dopo le classi iniziali), mentre una quota molto più modesta di giovani non era affatto passata per il collegio. A giudicare comunque dalla carriera successiva di alcuni (si pensi ad esempio ai casi di Louis-Alexandre de Cessart o di Henri Frignet), questi ultimi non furono affatto penalizzati per tale motivo.

Questa caratteristica risultò certo accentuata nei decenni successivi e soprattutto dopo l'introduzione dei gradi di valutazione (sancita ufficialmente dal regolamento di Turgot del 1775) che assegnava un determinato punteggio agli studi compiuti in collegio, contribuendo ad uniformare sensibilmente la preparazione di base degli allievi, anche se non divenne mai un vero e proprio requisito formale. Come è stato rilevato, anche per i giovani che si destinavano alla carriera nel genio militare gli studi compiuti in collegio furono un potente «agente di unificazione», al pari del «servizio pubblico» e del «mestiere delle armi», del corpo professionale[44].

Sia che si fossero formati empiricamente sia che avessero frequentato il collegio, tutti i candidati avevano però tra-

[43] ENPC, ms 2866: «Etat et examen des sujets proposés pour passer aux places d'Eleve et aux sous-inspections des Ponts et Chaussées»; questo importante documento contiene, per il periodo che va dal maggio 1747 al 17 gennaio 1755, molte interessanti informazioni (età, studi compiuti, luogo di provenienza, professione paterna in qualche caso) sui candidati all'ammissione all'*école* che si presentavano per essere esaminati da Perronet.

[44] Cfr. A. Blanchard, *Les ingénieurs*, cit., p. 245: «nos ingénieurs, si dissemblables soient-ils par leurs origines, proviennent cependant tous de milieux qui possedent un outil intellectuel et mental commun, celui que donne la pratique des humanités classiques. Formation, langage, dressage scolaire donnent à tous, comme ils l'ont déjà donné à leurs pères, un premier et même mode de raisonnement. La spécialisation scientifique se développe ensuite sur cette toile de fond».

scorso ancora qualche anno ad istruirsi sulle materie scientifiche fondamentali per la preparazione di un ingegnere (matematica, geometria, calcolo, misurazioni, disegno) presso architetti, ingegneri, geometri e disegnatori e ad esercitarsi nella conduzione pratica dei lavori.

Molto rappresentativa della provincia era la provenienza geografica dei soggetti che arrivavano all'«école des ponts et chaussées». Su un totale di 96 candidati, per i quali nella stessa fonte[45] si indica il luogo di nascita, 1 giovane su quattro era originario della capitale (dato non sorprendente se si pensa che l'*école* era appunto situata a Parigi[46] e che i grandi *pays d'états*, esclusi dall'amministrazione centrale dei «ponts et chaussées», avevano in linea di massima proprie modalità di formazione del personale), mentre i restanti 71 allievi provenivano dalla provincia. Da Bordeaux come da Dunkerque, da Avignone come da Caen, da Besançon come da Poitiers, e pure da città come Rennes, Toulouse, Dijon, situate nelle province autonome di Bretagna, Linguadoca e Borgogna. Questa larga diversificazione della provenienza geografica degli allievi ben si inquadrava d'altronde con la successiva carriera dell'ingegnere, che lo portava a frequenti spostamenti da una provincia all'altra, ed era indubbiamente connessa a quel canale privilegiato di reclutamento, consistente nella segnalazione alla direzione scolastica dei soggetti più promettenti da parte degli stessi ingegneri occupati in provincia.

L'accesso all'*école* era aperto, come si affermava in un interessante «mémoire» composto per essere presentato agli Stati

[45] ENPC, ms 2866: «Etat et examen», cit.

[46] La scuola cambiò più volte sede nel periodo compreso tra la sua fondazione e lo scoppio della rivoluzione, e solo nel 1845 si stabilì definitivamente nel bell'edificio di rue des Saints-Pères, dove si trova tuttora. La prima sede fu quella di rue Sainte-Avoye dove l'*école*, o per meglio dire il «bureau des dessinateurs», vi rimase solo tre anni, per trasferirsi poi in rue des Blancs-Manteaux dal 1751 al 1766. In tale data si spostò nuovamente al n. 24 di rue des Quatre-Fils, e dal 1771 al 1788, nel periodo cioè di maggior fama, si stabilì, sempre nel quartiere del Marais, in rue de la Perle. Per maggiori informazioni su queste sedi e sui vari edifici, cfr. più ampiamente F. De Dartein, *Notice*, cit., pp. 93 ss.

generali dell'89, «aux fils de tous les citoyens honnêtes, à l'exclusion de ceux des artisans»[47]. E, in un testo precedente, l'ingegnere Lecreulx precisava che non si richiedevano per l'ammissione «des aïeux nobles», in quanto questa condizione avrebbe escluso «la classe la plus nombreuse, parmi laquelle il doit nécessairement se trouver plus de gens de génie», ma nello stesso tempo si rifiutavano «les personnes de basse extraction, appartenant à des gens de métiers ..., parmi lesquels on trouve rarement de l'éducation et des sentiments»[48].

Gli episodi del 1758, che abbiamo già ampiamente illustrato, relativi alla richiesta di espulsione avanzata dagli allievi nei confronti di alcuni loro compagni, suonano come un'esplicita conferma delle affermazioni di Lecreulx. Le accuse rivolte a questi ultimi infatti non si limitavano ad insistere sulla condotta sconveniente e sul disonore che essa aveva arrecato a tutti i membri del corpo degli ingegneri, ma si spingevano oltre, fino a risalire alla vera causa di questa «bassesse de sentiments» e della mancanza di educazione («suite presque ordinaire d'une basse naissance»), indicata appunto nella bassa estrazione sociale[49]. In particolare per

[47] ANP, F^{14} 11052: «Mémoire sur la Composition», cit.

[48] [Lecreulx], *De l'importance*, cit., p. 178. Notizie estremamente scarse si hanno sulle origini sociali degli allievi dell'«école des ponts et chaussées». Né la fonte che abbiamo più volte indicato né tantomeno gli «états» dell'*école* sono particolarmente prodighi di informazioni a tale proposito; e non vengono neppure in soccorso i *dossiers* personali degli ingegneri conservati alle Archives Nationales, abbastanza completi per il XIX secolo ma molto incompleti e contenenti pochissime informazioni per quanto riguarda il periodo pre-rivoluzionario (F^{14} 2154^1 à 2341^2: «Ingénieurs des Ponts et Chaussées: dossiers individuels. XVIII siècle-1889»; abbiamo compiuto soltanto un sondaggio all'interno di questi voluminosi cartoni). Ragion per cui occorre fare esclusivo affidamento sulle poche notizie che forniscono le due principali fonti indicate, integrate magari da quelle che si possono desumere dalla copiosa corrispondenza riguardante gli allievi (lettere di presentazione, lamentele, stati di servizio, ecc.), e su alcuni indicatori indiretti che escludono una determinata origine piuttosto che chiarire esattamente la provenienza sociale dell'allievo.

[49] Episodi analoghi si verificarono all'inizio degli anni Sessanta, tra gli allievi della scuola del genio militare di Mézières, i quali chiesero che

due degli allievi accusati[50] si poneva l'accento più che sulle colpe di cui, a loro dire, si erano macchiati, su questo «défaut de naissance», appena mitigato dall'affermazione che se il talento e l'educazione avessero corretto tale «défaut» (il che se non altro si riteneva possibile), il «corps» avrebbe rispettato costoro e soprattutto l'appoggio loro concesso dai superiori[51]. Tuttavia proprio questi episodi, se rivelano in modo esemplare la mentalità «aristocratica» ed il forte senso dell'onore che animava gli allievi, sono altresì indicativi dell'esistenza di eccezioni riguardo all'esclusione dall'ammissione all'*école* dei giovani di bassa estrazione sociale.

Particolarmente irrilevante risultava inoltre l'estrazione nobiliare[52], caratteristica questa che differenziava nettamente gli allievi dell'«école des ponts et chaussées» da quelli della scuola del genio militare di Mézières, la cui composizione sociale già prevalentemente nobiliare fu ulteriormente accentuata dalla reazione aristocratica degli ultimi anni dell'*ancien régime*, che ridusse in maniera drastica le possibilità di accesso dei «roturiers»[53]. Nel periodo preso in esame solo 13 allievi di chiara provenienza nobiliare entrarono all'*école*

non venissero ammessi gli ingegneri della Marina, che avevano superato l'esame, in quanto «gens de basse extraction» (A. Blanchard, *Les ingénieurs*, cit., p. 200).

[50] François Houssu, figlio di un macellaio, e Pierre Savouré. Da notare che quest'ultimo, espulso dall'*école* nel 1758, passò in Linguadoca, a Lodève, dove operò come collaboratore dell'*ingénieur en chef* Fortin, e nel 1782 sostituì come sotto-ingegnere Léger Laroche, altro allievo dell'*école* operante in Linguadoca, ad Albi. Nel 1786 venne infine nominato *ingénieur en chef* al posto di Fortin, ma morì poco dopo, il 10 marzo 1787, all'età di 50 anni (cfr. É. Appolis, *La construction*, cit., p. 55-56)

[51] ENPC, ms 2866: «Pièces concernant la police», cit.; le citazioni sono tratte dalla lettera del «corps des élèves» a Perronet del 23 marzo 1758.

[52] Quest'ultima era indicata sugli «états» in corrispondenza del nome dell'allievo con la menzione: «Il est né avec la noblesse».

[53] Sulle misure restrittive dell'accesso all'*école* di Mézières del 1777 e del 1781 (con quest'ultima si ammettevano solo gli allievi che potevano attestare «quatre degrés de noblesse») e sulla loro applicazione, cfr. A. Blanchard, *Les ingénieurs*, cit., pp. 200 ss. e R. Chartier, *Un recrutement scolaire au XVIII siècle: l'École Royale du Génie de Mézières*, in «Revue d'histoire moderne et contemporaine» XXIII, 1973, pp. 353-375. Più in

(con una singolare concentrazione nel 1786, anno in cui si registrò – 6 casi su 75 allievi – la più alta presenza)[54]. Dato questo di estremo interesse se si pensa che proprio sull'esclusione di una tale connotazione sociale si basò l'offensiva del «corps des ponts et chaussées», durante la rivoluzione, contro il corpo degli ingegneri militari, accusato per le sue origini nobili di voler mantenere in vita gli antichi privilegi[55].

Esclusa quindi una significativa presenza di nobili e ridotta a dimensioni senza dubbio trascurabili quella dei giovani di bassa estrazione tra gli allievi dell'*école*, resta tuttavia ancora da stabilire, non solo per esclusione, l'origine sociale di questi ultimi. Va anzitutto rilevato, sia pure sulla base dei pochi dati disponibili, il peso esercitato sul reclutamento degli allievi da quelle attività o mestieri contigui alla professione dell'ingegnere: numerosi allievi erano infatti figli di architetti o di «entrepreneurs» dei lavori pubblici. In secondo luogo molti genitori svolgevano attività commerciali, probabilmente all'ingrosso (ma le notizie a tale proposito non sono molto chiare), o tipiche professioni borghesi, come medico, notaio, avvocato. Ed infine in parecchi casi ricoprivano incarichi

generale si veda D.D. Bien, *La réaction aristocratique avant 1789: l'exemple de l'armée*, in «Annales E.S.C.» XXIX, 1974, pp. 23-48 e 505-534.

[54] ENPC, ms 1911(39): i 6 allievi erano, in ordine di graduatoria, Alexandre Dubois, Louis Salomon de Boisrouffier, Jacques Louis Carbon, Louis Victor de St. Michel, Louis Robert Bertrand de Mutel e Antoine Joseph Bergasse.

[55] L'anonimo estensore, molto probabilmente un ingegnere dei «ponts et chaussées», di una serie di «Observations» sui due corpi professionali, redatte a difesa di quello civile e contro quello militare, si chiedeva significativamente: «Quelle plus grande voracité ne pourrait-on pas reprocher à ce corps noble du génie militaire? et comment reclamant pour être chargé des travaux civils, pourrait-il s'assujettir, à la subordination d'une administration roturiere, car pour avoir aboli les privilèges, on n'a pas détruit l'esprit des privilégiés...?» (ANP, F^{14} 11052 «Observations relatives à quelques parties de l'administration des ponts et chaussées, et au corps du génie militaire, à l'égard de celui des ponts et chaussées», s.l., s.d.). Il bersaglio di queste «Observations» era uno scritto del prolifico ingegnere colonnello Le Michaud d'Arçon, *De la force militaire considérée dans ses rapports conservateurs*.

al servizio di personaggi importanti («receveurs» di diritti signorili, intendenti o governatori), o di tipo pubblico, in quanto titolari di uffici municipali e membri di assemblee locali o nell'amministrazione statale[56].

Si trattava quindi di famiglie genericamente riconducibili ad una borghesia medio-piccola, in grado di garantire ai propri rampolli il soggiorno nella capitale ed il pagamento delle spese di istruzione. Tuttavia, in molti casi la situazione economica della famiglia non doveva essere particolarmente agiata, a giudicare dalle lamentele in tal senso espresse alla direzione dell'*école* da parte dei genitori stessi o degli allievi. Simon Nicolas Beauvisage, ad esempio (per limitarci ad un caso interessante), nel 1757 espresse la ferma intenzione di abbandonare la scuola di Blondel, sostenendo che non poteva permettersi le spese di istruzione molto alte, per passare a studiare presso Dumont, dal quale invece si spendeva la metà (e cercò di convincere, stando alle lamentele presentate da Blondel a Perronet, anche altri suoi compagni di studio a fare altrettanto)[57].

Un dato emerge comunque in maniera lampante, la tendenza cioè, particolarmente accentuatasi con il progressivo aumento dei membri del «corps des ponts et chaussées», ad una sorta di reclutamento interno allo stesso corpo degli allievi dell'*école*. Molto numerosi furono infatti i figli di ingegneri che proseguirono la professione paterna, naturalmente agevolati dall'amministrazione e dalla direzione scolastica, costituendo vere e proprie dinastie professionali (come emergerà in modo ancor più marcato nel XIX secolo). Si pensi soltanto ai Leclerc (Paul, «ingénieur en chef» della generalità di Moulins dal 1769, fece entrare successivamente

[56] Queste notizie sono in gran parte tratte dalle indicazioni contenute in ENPC, ms 2866 «Etat et examen», cit. e nelle lettere di presentazione degli allievi, conservate nella stessa busta.

[57] ENPC, ms 2866: «Elèves aspirants, 1757»; nella lettera a Perronet del 24 gennaio, Blondel proseguiva affermando che non riteneva giusto, come aveva riferito a Beauvisage, che «des jeunes Gens nés sans Bien, livrés à la paresse, et sans dispositions, se mettoient dans la tête de briguer des places qui n'appartiennent qu'au merite et à la vertu».

all'*école* i suoi cinque figli)[58], ai Lamandé[59], ai Bouchet[60], ai Lallié[61], ai Trésaguet[62].

E quando l'allievo non era figlio di un ingegnere poteva contare, in moltissimi casi, un «ingénieur des ponts et chaussées» nella sua cerchia di parenti. Il che costituiva comunque un'ottima carta di presentazione per l'ammissione all'*école*: raccomandando un «élève aspirant» a Perronet (un certo Blanc, cognato dell'ingegnere Pomier), l'ispettore generale Gendrier affermava ad esempio, molto eloquentemente, che, «au moins en Ligne Collatérale» questi poteva «être regardé comme du Corps»[63].

Questa tendenza all'«autoreclutamento» (intendendo con tale termine in senso lato sia la provenienza degli allievi

[58] Jean Robert il maggiore, François Leclerc Duplessis, Antoine, Jean Nicolas e Michel Théophile Leclerc Labouvée (notizie tratte dagli «états» degli allievi dell'*école*).

[59] Sia il padre, François-Laurent (1735-1819), che il figlio, Mandé-Corneille (1776-1837), giunsero al grado più alto della carriera, quello di ispettore generale del «corps des ponts et chaussées».

[60] Il figlio, allievo dell'*école* dal 1766 al 1772 (ma compare sugli «états» dal 1770), seguì il padre nel servizio delle «turcies et Levées», di cui era primo ingegnere, e, come il padre, divenne ispettore generale del corpo dei «ponts et chaussées» nel 1808.

[61] Il figlio, Julien Marie, dell'ispettore generale Lallié, quest'ultimo che abbiamo già visto coadiuvare Perronet nel «bureau des dessinateurs» della generalità di Alençon, seguì la carriera paterna nei «ponts et chaussées»: allievo dell'*école* dal 1778 al 1783, venne nominato sotto-ingegnere a Soissons e *ingénieur en chef* del dipartimento dell'Isère nel 1802.

[62] I tre figli di Octave Trésaguet, ingegnere della generalità di Moulins nominato nel 1716, con la costituzione del corpo degli ingegneri, servirono tutti nei «ponts et chaussées»: il maggiore, Jacques-Henry, fu ingegnere a Bourges dal 1755 al 1765; Octave-Jean-François, detto anche Trésaguet de l'Isle, servì come sotto-ingegnere nel Bourbonnais dal 1747 al 1760; ed il più famoso, Pierre-Marie-Jérôme, che abbiamo già trovato al fianco di Turgot a Limoges, divenne ispettore generale del corpo. Sulla famiglia Trésaguet, cfr. M. Yvon, *Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet*, cit., pp. 296-97 e D. Bruneau, *Les routes du Berry*, cit., pp. 56-57.

[63] ENPC, ms 2866: «Elèves aspirants, 1758-1761», lettera del 18 settembre 1758.

dalla stessa cerchia familiare degli ingegneri, sia l'ammissione all'*école* attraverso meccanismi in qualche modo di cooptazione) del «corps des ponts et chaussées», d'altronde estremamente diffusa in *ancien régime* (si pensi anche agli ingegneri militari studiati da A. Blanchard) e che rappresenta una costante della storia di questo corpo se ancora per quest'ultimo secolo qualcuno ha potuto parlare di «casta»[64], riceve una sostanziale conferma da una sia pur sommaria rilevazione dei personaggi che presentavano i candidati-allievi alla direzione scolastica. Questi ultimi erano sempre più spesso infatti, soprattutto a partire dalla metà degli anni Sessanta, gli stessi ingegneri che operavano in provincia e presso i quali magari gli allievi avevano già cominciato ad istruirsi nelle parti essenziali della professione.

Dalle notizie relative a tali personaggi, oltre a questa importante conferma, si ricavano anche interessanti indizi sia sulle relazioni dell'allievo (o della sua famiglia), se non proprio sull'ambiente socio-culturale di provenienza, sia anche sulla reputazione acquisita da tale istituzione scolastica. Dei moltissimi personaggi menzionati sugli «états», due categorie in particolare meritano la nostra attenzione per la frequenza dell'intervento e per l'importanza del patrocinante (anche se in ogni caso ciò non costituiva alcuna forma di garanzia di riuscita per l'allievo): gli accademici, soprattutto membri dell'Accademia delle scienze (Bossut, de Réaumur, de Montigny, lo stesso Condorcet[65], che pure si era particolarmente distinto per i suoi attacchi contro il corpo) e gli intendenti provinciali, il cui intervento certo non stupisce, dato che da essi dipendeva l'amministrazione periferica dei «ponts et chaussées», ma suona comunque come un ulteriore indizio della solida intesa che si stabilì tra questi ultimi e gli ingegneri del corpo. Perfino il marchese di Mirabeau, l'acerrimo

[64] Cfr. J.-C. Thoenig, *L'ère des technocrates. Le cas des ponts et chaussées*, Paris 1973, in particolare le conclusioni.

[65] Jean Baptiste Monge, fratello del più celebre Gaspard, nel 1775 (poi ritiratosi) e Joseph Berthelmy Féraudy nel 1785: ENPC, ms 1911(28), secondo trimestre e (42), primo trimestre.

nemico dell'amministrazione dei «ponts et chaussées», raccomandò un allievo all'*école*[66].

In estrema sintesi, due caratteristiche emergono a proposito dell'origine sociale degli allievi (e di conseguenza degli ingegneri): il forte peso esercitato sul reclutamento scolastico dallo stesso corpo professionale (sia direttamente che indirettamente) e la più generale (anche se non meglio specificata) estrazione borghese. Estrazione che verrà utilizzata dagli stessi ingegneri dei «ponts et chaussées» per provare, nel corso dell'accesa polemica rivoluzionaria con il corpo «nobile» degli ingegneri militari, la loro fedeltà repubblicana (e di conseguenza la subordinazione alle nuove autorità dipartimentali, già manifestatasi d'altronde nei confronti delle assemblee provinciali) e per presentarsi come i veri «ingénieurs de la nation»[67].

Verso la fine degli anni Settanta la quasi totalità dei membri del corpo era passata attraverso l'«école des ponts et chaussées», che aveva pertanto acquisito una reputazione che valicava ormai gli stessi confini nazionali. Non solo i *pays d'états* vi inviarono spesso infatti propri allievi ad istruirsi[68], ma addirittura ambasciatori stranieri sollecitarono, negli ultimi anni dell'*ancien régime*, l'autorizzazione di Perronet affinché alcuni giovani ufficiali del genio fossero ammessi a seguire, come uditori, i corsi impartiti all'*école*.

Nel 1786 de Tannstein, «premier lieutenant du Génie de S.A.S. Electorale de Mayence», ottenne, su richiesta del conte Olkely sostenuta da Vergennes, l'ammissione all'*école*[69]; successivamente il barone de Staël-Holstein (il marito della figlia di Necker) fece la stessa richiesta in favore di un ufficiale svedese. Il conte d'Aranda chiese l'ammissione di tre

[66] Sebastien Magol, ritiratosi dopo appena sei mesi «s'étant trouvé engagé par raisons de famille a prendre un autre état»: ENPC, ms 1911(20), 1767, quarto trimestre.

[67] ANP, F^{14} 11052: «Observations relatives», cit.

[68] Si veda, a tale proposito, il cap. IV.2 relativo all'amministrazione dei «ponts et chaussées» nei *pays d'états*.

[69] ENPC, ms 2629 bis.

ufficiali spagnoli e così pure l'ambasciatore del re di Napoli per alcuni ufficiali napoletani[70]. Come affermava Perronet, in una nota all'intendente de La Millière, a proposito della domanda di de Tannstein, tali richieste e «les autres sujets de distinction qui y ont été formé à l'Ecole egalement pour l'Espagne et des princes Etrangers» non potevano che «faire honneur à cette Ecole»[71].

Oltre ad inviare propri ufficiali a seguire i corsi dell'*école*, alcuni sovrani europei fecero inoltre richiesta, a conferma della fama di questa istituzione scolastica e dell'alta considerazione in cui era tenuta la preparazione professionale dei suoi allievi, di ingegneri per l'esecuzione di importanti lavori pubblici o per la riorganizzazione dei relativi servizi tecnici, sul modello di quello francese. Nel 1764 due allievi, François Boudin e Remy Claude de Forbé, vennero inviati in Danimarca dove già era occupato, dalla fine del 1763, in qualità di direttore dei lavori pubblici, Jean-François Marmillod, ex allievo anch'egli dell'*école*[72]; nel 1769 un altro allievo partì per la Spagna come ispettore delle miniere[73], seguito successivamente da Pierre Grouilliez; e nel 1789 Joseph Auffdyener passò in Portogallo su richiesta dell'ambasciatore di quel paese con l'incarico di eseguire grandi opere pubbliche[74].

Una forte unione regnava tra gli allievi dell'*école*, favorita anche dalle disposizioni in merito alla «police» (sulle quali ci siamo già più volte soffermati), che preservò per tutta la durata dell'*ancien régime* l'istituzione da qualsiasi conflitto interno. L'unico episodio di attrito in seno al gruppo degli

[70] ENPC, ms 2636, doc. n. 18.

[71] ENPC, ms 2629 bis, lettera del 20 giugno 1786.

[72] ENPC, ms 1911(17), 1764, primo trimestre; su Marmillod, di origine svizzera e imparentato con Perronet, si vedano le brevi notizie riportate da F.-P.-H. Tarbé De St. Hardouin, *Notices*, cit., p. 37 (la moglie di Marmillod, rimasta vedova nel 1786, si risposò con Pierre Vigor, figlio naturale di Perronet e anch'egli ingegnere dei «ponts et chaussées»).

[73] Pierre Henry, successivamente sotto-ingegnere, nel 1776, a Bordeaux: ENPC, ms 1911(22), secondo trimestre.

[74] ENPC, ms 1911(42), primo trimestre.

allievi si verificò proprio nell'agosto 1789 allorché, per riprendere le parole di J. Petot, costoro tentarono di fare «leur révolution» e di «démocratiser le corps»[75]. Dalle assemblee degli allievi che rivendicavano il diritto di decidere collettivamente sulle nuove ammissioni ed un più ampio potere nel funzionamento dell'organizzazione scolastica, vennero infatti esclusi gli «élèves surnumeraires». Il fatto, alquanto paradossale se rapportato alle richieste di «democratizzazione», provocò le vivaci proteste di questi ultimi, che si sentivano, al pari degli «élèves classés», membri a tutti gli effetti del «corps». Questa esclusione avrebbe prodotto, a loro giudizio, «un schisme parmi des Etres qu'une union fraternelle devoit lier pour la vie s'il faut en croire le titre de camarade consacré parmi nous»[76]. Giacché, come si affermava a conclusione delle considerazioni svolte nello stesso «mémoire» letto all'assemblea degli allievi, «on doit Regarder l'existence de l'eleve surnumeraire comme celle d'un individu sans grades dans un corps ou les mêmes grades ne détruisent pas l'Egalité, puisque vous avouez que ce titre de gradué n'est que celui de *Primus inter Pares.* Il s'en suit donc que bien que sans grades les Eleves surnumeraires concourent avec les Eleves Classés et font partie integrante du Corps des Eleves»[77]. Sia le richieste degli allievi che le proteste contro questi ultimi dei «surnumeraires» restarono comunque degli episodi isolati e non ebbero alcun seguito, sopraffatte dalle vicende rivoluzionarie.

[75] J. Petot, *Histoire*, cit., p. 337.

[76] ENPC, ms 2432: «Mémoire, pour M.M. les Éleves surnumeraires lu à l'assemblée de M.M. les Eleves», 15 agosto 1789; nella stessa busta sono contenuti tutti i documenti relativi a questi episodi e al contrasto che si produsse, sulle richieste degli allievi, tra questi ultimi e la direzione scolastica (ed in particolare tra il portavoce dei primi, Pierre Advyné, e de Chezy): lettera di Advyné a Lesage, 16 agosto 1789; lettera di De Chezy a Advyné, 18 agosto 1789, e risposta di quest'ultimo, a nome di tutti gli allievi, 21 agosto 1789; lettera di Advyné, a nome degli allievi, a Perronet, 24 agosto 1789; «Mémoire» degli allievi «surnumeraires» e «Observations» sul regolamento dell'*école*, indirizzate a Perronet, s.d.

[77] *Ibidem*. Così gli allievi «surnumeraires» criticavano inoltre l'argomento dell'«anzianità» sostenuto dagli allievi per giustificare la loro esclusione: «Vous avez paru Messieurs, leur opposer Votre ancienneté dans le

Il radicato spirito di competizione esistente tra gli allievi rinsaldò, invece di indebolire, la loro coesione, che si fondava essenzialmente sul forte senso dell'onore derivante dall'appartenenza ad un corpo di funzionari statali e sulla consapevolezza di costituire una *élite* professionale che traeva la sua legittimazione sociale e politica dal possesso di un sapere tecnico-scientifico appreso nel corso di numerosi anni di studio e applicazione. Come ebbero ad affermare, eloquentemente, a riprova di tale consapevolezza, gli stessi allievi di fronte all'«allarme» provocato dalla notizia del possibile ritorno all'*école*, «sous le pretexte frivole qu'il a un frerre avocat», di un allievo di cui, sempre nel corso dei già citati episodi del 1758, avevano chiesto l'espulsione, «on fait un avocat avec de l'argent. Nous croyons qu'il faut une naissance honnête, de l'éducation et des talens pour former un Ingenieur»[78].

2. *Gli ingegneri: coesione corporativa e ideologia*

L'eccezionale sviluppo impresso ai lavori pubblici inerenti le vie di comunicazione, ma anche l'ampliamento delle attribuzioni degli ingegneri dei «ponts et chaussées» e l'estensione dell'amministrazione centrale portarono, sin dagli anni

Corps, comme une raison qui vous donnait des droits sur Eux. Mais Messieurs, dans tous les Corps possibles, il est reconnu que l'ancienneté ne donne droit qu'a certains egards, dont tous les Coeurs bien nés sont suffisamment instruit; Et jamais assurement; l'ancienneté n'a été un titre pour exclure d'un Corps ceux que le temps n'en a pas encore decoré. D'ailleurs M.M. je m'en rapporte a vous; l'ancienneté dans un Corps tel que le notre suppose-t'elle toujours le Merite? n'est-elle pas souvent une preuve du contraire? D'après cela il nous semble que quelque recente que soit l'admission d'un Eleve a l'Ecole, ce n'est pas une Raison pour l'exclure du Corps des membres qui la composent ... l'admission aux classes n'est qu'un grade qu'on obtient, comme celui des Messieurs les gradués (qui d'après vos principes devraient faire un Corps à part), c'est que vous n'avez pas le droit de refuser un Eleve surnumeraire que ses talents amenent à etre classé; quand par sa conduite il ne s'en est pas exclu lui même».

[78] ENPC, ms 2866 «Pièces concernant la police», cit.: si trattava di François Houssu.

cinquanta, ad un rapido accrescimento degli effettivi del corpo, come documentano gli «états» del personale[79]. Dal primo di questi «états», risalente al 1754, si ricava la seguente composizione del corpo: 5 ispettori generali (compreso il primo ingegnere), 28 ingegneri e 114 sotto-ingegneri.

La crisi finanziaria conseguente alla guerra dei Sette Anni, che come abbiamo visto portò quasi al blocco completo del reclutamento degli allievi dell'*école*, ebbe altresì gravi ripercussioni sul personale dei «ponts et chaussées». Nel dicembre 1759 Daniel Trudaine informava tutti gli intendenti provinciali che a causa della considerevole riduzione dei fondi destinati al servizio, che avrebbe consentito solo lo svolgimento degli indispensabili lavori di riparazione e manutenzione delle vie di comunicazione, si rendeva necessario «de reformer une partie des sous-Ingenieurs, ainsy que tous les Eleves, Geographes et Dessinateurs appointés»[80]. E

[79] ENPC, ms 2636: «Etats des Ingenieurs Sous-Ingenieurs et Eleves des Ponts et Chaussées» 1754-1789. Si tratta di grandi fogli manoscritti, incollati su tela, sui quali viene annualmente (ma in qualche caso, come per il 1777, 1783 e 1786, ne esiste più di uno per anno) riportata la composizione del corpo degli ingegneri. Oltre ad indicare gli ispettori generali, gli ingegneri ed i sotto-ingegneri (dal 1760 vengono anche distinti i sotto-ispettori), elencati secondo le generalità in cui prestavano servizio e per ordine alfabetico, questi «états» riportano anche gli allievi presenti all'*école*, gli «élèves appointés», in qualche caso i semplici «conducteurs» dei lavori, e a partire dal 1764 anche gli ingegneri dell'amministrazione centrale occupati nei *pays d'états* o in altre province dotate di particolare autonomia, o ai «travaux maritimes» e nel servizio delle «turcies et levées» (con le relative retribuzioni). Dal 1767 cambia l'impostazione di questa fonte, che copre tutto il periodo indicato ad eccezione degli anni 1757, 1776, 1778 e 1788: all'ordine alfabetico del personale si sostituisce una suddivisione secondo i dipartimenti dei cinque ispettori generali. Manca a tutt'oggi un dizionario biografico degli ingegneri dei «ponts et chaussées» (il che rende ancora più meritoria l'impresa portata a termine da A. Blanchard per il corpo degli ingegneri miltari, *Dictionnaire des ingénieurs militaires, 1691-1791*, Montpellier 1981): un repertorio nominativo, stilato sulla base del «fichier Richard» e dei *dossiers* conservati alle ANP, e incompleto si trova in appendice all'opera di A. Brunot - R. Coquand, *Le corps*, cit., pp. 757-892.

[80] ENPC, ms 2146(1): «Trudaine écrit aux Intendants»; nel fascicolo sono conservate le minute delle lettere spedite dall'intendente delle finanze agli intendenti provinciali.

proseguiva indicando per ogni generalità i soggetti che venivano revocati, dalle cui motivazioni emergeva implicitamente il criterio utilizzato per tale riduzione di personale, consistente nell'esclusione di coloro che erano stati da ultimo ammessi nel corpo o dei soggetti meno preparati o che avevano meno esperienza. Nel caso della generalità d'Alençon ad esempio venivano «reformés» il sotto-ingegnere Durand[81], il quale pur essendo un «bon sujet» era tuttavia «d'un merite inferieur a ses confreres et moins experiementé», e l'allievo Dumoulin[82]. Tuttavia oltre alla notifica di tali decisioni si invitavano gli intendenti a proteggere ed aiutare i soggetti revocati, preferendoli nell'assegnazione di incarichi più modesti sempre connessi con il servizio dei «ponts et chaussées» («conducteurs», controllori, ecc.)[83].

Il numero dei sotto-ingegneri e sotto-ispettori occupati subì quindi una drastica riduzione: dei 124 menzionati sull'«état» del 1759 ne rimanevano in attività al 1° maggio 1760 solo 78, di cui 65 sotto-ingegneri, 8 sotto-ispettori e 5 sotto-ingegneri che prestavano servizio nei *pays d'états* le cui retribuzioni erano a carico di tali province autonome, come si ricava dal fatto che esse non erano conteggiate nella «Recapitulation de la Depense» per il personale[84]. E inoltre ugualmente nel 1760 vennero anticipatamente pensionati, a

[81] Probabilmente Etienne (o Edme) Durand, allievo dell'*école* nel 1757 e nominato sotto-ingegnere a Limoges il 1° aprile 1758 (ENPC, ms 1911-10-).

[82] Michel Dumoulin, entrato all'*école* il 5 dicembre 1757, tornò ad Alençon nel 1759 in qualità di allievo per la conduzione dei lavori di *corvée*, e rientrò all'*école* nel 1764, per poi uscirvi definitivamente nel 1767; sul suo conto si annotava nel registro del primo trimestre di quest'ultimo anno: «Il est paresseux et ne sauroit convenir au service des ponts et chaussées» (ENPC, ms 1911-11-20-).

[83] ENPC, ms 2146(1). Sempre nel caso di Durand, ad esempio, si aggiungeva che se questi avesse voluto accettare un impiego di «conducteur principal», sotto il titolo di «*Controleur des Entretiens des Ponts et Chaussées*», in attesa «de le remployer dans sa première qualité», sarebbe stato da preferire ad ogni altro candidato.

[84] ENPC, ms 2636: «Etats des Ingenieurs», cit.; l'«état» del 1760 indicava anche 25 sotto-ingegneri «surnumeraires» che intanto prestavano servizio nei «ponts et chaussées» come «conducteurs».

causa sempre della «surséance de la plupart des ouvrages des ponts et chaussées pendant la guerre», ben tre ispettori generali, i due fratelli Bayeux (Guillaume e Mathieu) e Louis-François Pollart[85]. Fino al 1764 al vertice del servizio tecnico rimasero solo il primo ingegnere (carica in cui Perronet aveva sostituito Hupeau, alla sua morte, nel marzo 1763) e solo due ispettori generali (sempre nel 1763 Legendre sostituì Perronet in qualità di ispettore generale).

Tale situazione si protrasse tuttavia solo per pochi anni. Con la fine della guerra e la ripresa dei lavori gli effettivi del «corps des ponts et chaussées» tornarono dapprima ai livelli precedenti il 1760, per poi aumentare ancora ulteriormente. Nel 1765 il corpo comprendeva cinque ispettori generali, compreso Perronet (l'*arrêt* del 19 gennaio 1765 aveva infatti provveduto a coprire i due posti rimasti vacanti dopo il 1760, nominando Querret e Gratien Bouchet)[86], 30 ingegneri, 16 sotto-ispettori e 85 sotto-ingegneri[87]; e nel 1771 accanto a 34 ingegneri erano presenti 52 ispettori (i precedenti sotto-ispettori) e 71 sotto-ingegneri (escludendo il personale delle «turcies et levées» indicato nello stesso «état»).

Lungo tutti gli anni '70 il corpo conobbe un costante incremento numerico, fino a raggiungere nel 1779 i 50 ispettori e i 104 sotto-ingegneri. Dal 1783 inoltre un quinto ispettore generale, Bochet de Coluel, venne ad aggiungersi agli altri quattro (escludendo dal calcolo il primo ingegnere Perronet

[85] Si vedano gli *arrêts* del 28 giugno 1760, in Vignon, *Études*, cit., II, p.j., p. 182; ad essi veniva concesso, oltre ad una pensione vitalizia di 2.000 *livres*, un privilegio del tutto inusuale per gli ingegneri, sia pure di fama, vale a dire di non essere assoggettati «qu'aux mêmes charges auxquelles les nobles et privilégiés sont assujettis, à condition toutefois qu'il ne fera aucun commerce ni exploitera par ses mains aucuns fonds que ceux à lui appartenant». Il maggiore dei fratelli Bayeux fu richiamato in servizio, secondo la promessa fattagli da Trudaine, allorché nel 1764 si trattò di progettare e costruire il ponte di Tours (Lecreulx, *Un ingénieur*, cit., pp. 461-462).

[86] Cfr. Vignon, *Études*, cit., II, p.j., p. 196.

[87] Comprendendo il personale occupato nei «travaux maritimes» e quello inviato nei *pays d'états*.

incaricato della grande circoscrizione parigina). Nel 1785 la composizione del corpo era la seguente: 6 ispettori generali, compreso Perronet, 35 ingegneri, 54 ispettori[88] e 117 sotto-ingegneri; e nel 1789 il personale «subalterno» comprendeva 61 ispettori e 122 sotto-ingegneri. Nel *Mémoire* del gennaio 1790 infine, Chaumont de La Millière forniva le seguenti cifre: 8 ispettori generali, oltre al primo ingegnere, 34 ingegneri, 67 ispettori e 117 sotto-ingegneri, per un totale di 227 membri del corpo[89].

All'inizio di ogni anno gli «ingénieurs en chef» erano tenuti, come già si accennava nel «mémoire» del 6 agosto 1747 (preparatorio del primo regolamento dell'*école*)[90], ad inviare all'intendente delle finanze incaricato di questo settore amministrativo, una sorta di stato di servizio del personale subalterno della provincia, contenente dettagliate informazioni sull'attività svolta, sui progressi compiuti nella preparazione professionale, sulla condotta di ciascuno di questi soggetti. A partire da queste informazioni Perronet, primo ingegnere e personaggio più rappresentativo del «corps des ponts et chaussées», stilava una graduatoria sulla base della quale si decideva dell'avanzamento di carriera di sotto-ingegneri ed ispettori. Se per la promozione al grado di sotto-ingegnere più che la permanenza all'*école* contavano, come abbiamo visto, il merito e le capacità acquisite, in quest'ultimo caso invece si teneva conto prevalentemente dell'anzianità di servizio del soggetto. Era infatti quest'ultima, assieme naturalmente alla valutazione di tale servizio e delle prove di abilità fornite, l'indicatore più attendibile dell'esperienza pratica e quindi della preparazione tecnico-scientifica acquisita.

[88] In un'altra copia dell'«état», datata sempre 1 luglio 1785, questi ultimi erano indicati in 55 (ENPC, ms 2636).

[89] Chaumont de La Millière, *Mémoire*, cit., p. 74; tra gli 8 ispettori generali erano compresi oltre ai cinque per i «ponts et chaussées», l'ispettore generale delle «turcies et levées», quello del «pavé» di Parigi ed un ispettore generale onorario.

[90] ENPC, ms 2629 bis: «Mémoire sur les moyens», cit.

Tuttavia, la posizione in tale graduatoria non costituiva l'unico criterio, rigidamente applicato, per l'avanzamento nella carriera. Qualche eccezione o deroga, in determinate circostanze e nel caso di soggetti dotati di superiori capacità, si poteva verificare. Come si esprimeva Perronet nel 1782, che a quest'epoca conosceva personalmente la quasi totalità dei membri del corpo avendo tutti più o meno lungamente frequentato l'*école*[91], a proposito di René André de La Tache, sottoingegnere dal 1758 ed ispettore dal 1775, per il quale era stato chiesto il posto di «ingénieur en chef» della generalità di Poitiers, questi, pur essendo preceduto in graduatoria da 25 «confrères de plus ancienne date de service», non era tenuto «à suivre exactement l'ordre du tableau», sempre accordando comunque la precedenza a quei soggetti che fossero quanto lui meritevoli e di più vecchia nomina[92].

In definitiva, solo lo stato di servizio del candidato e le capacità di cui aveva dato prova, decidevano della carriera e dell'avanzamento più o meno rapido di quest'ultimo nei «ponts et chaussées». In nessuna considerazione erano invece tenute, allorché si trattava di decidere su una nomina, le raccomandazioni provenienti dall'esterno del corpo.

[91] Nel 1782 gli allievi dell'*école*, i suoi «enfants adoptifs» (P.C. Lesage, *Notice*, cit., p. 15), imitando gli ingegneri che alcuni anni prima (1778) avevano fatto scolpire un busto del primo ingegnere, fecero incidere, a proprie spese, il ritratto di Perronet, eseguito da Augustin de Saint-Aubin, con una iscrizione composta dal grande Diderot che così recitava: «Optimo Viro et Clarissimo Civi Joanni Rodolpho Perronet, Regiae Scientiarum Academiae Parisiensis Sodali, et a Viis, Pontibus et Edificiis Publicis Galliae conficiendis Architecturae-Praefecto, offerebant et consecravere Institutori, Amico, Patri, testes Virtutum assidui et Benefaciorum memores Alumni». I rapporti di Perronet con Diderot risalivano agli anni Cinquanta, al tempo della incidentale collaborazione del primo all'*Encyclopédie*, ma si erano raffreddati in seguito, a causa del legame amoroso, criticato da Diderot, di Perronet con la sorella di Sophie Volland, Marie-Charlotte, già sposa dell'ingegnere Jean-Gabriel Legendre. Per maggiori notizie su quest'ultima vicenda e sull'iscrizione per il ritratto di Perronet, cfr. F. Moureau, *Diderot et le portrait de Perronet: trois lettres inédites*, in «Dix-huitième siècle», 1984, n. 16, pp. 243-252.

[92] ENPC, ms 1925; tuttavia Perronet si rifiutò categoricamente di accordare qualsiasi posto «en survivance», come era stato chiesto per de La Tache.

L'ingegnere Lecreulx riferisce a questo proposito un aneddoto riguardante Daniel Trudaine che se pure può essere stato in parte abbellito, è comunque indicativo tanto delle idee e del carattere di questo grande amministratore[93] quanto della prassi usuale all'interno del corpo dei «ponts et chaussées». Avendogli indicato Luigi XV in persona il nome di un ingegnere, raccomandato da madame de Pompadour, per un posto di «ingénieur en chef», Trudaine rispose in maniera ferma che purtroppo tale nomina era impossibile, in quanto il sovrano avrebbe dovuto nominarne due di ingegneri, «un qui jouirait des appointements et l'autre pour faire les fonctions de la place que l'ingénieur preposé est hors d'état de bien remplir»[94].

Un'altra caratteristica va infine messa in evidenza a proposito della nomina del personale ai vari gradi della carriera: il coinvolgimento dell'insieme del corpo degli ingegneri, sia nella sua istanza ufficiale, l'«assemblée des ponts et chaussées», sia attraverso la frequente e copiosa corrispondenza che i vari membri del corpo intrattenevano con Perronet (il cui parere nelle decisioni definitive aveva comunque un peso notevole) e con l'intendente delle finanze incaricato di questa amministrazione. Emblematica è in tal senso la vicenda relativa alla nomina nel 1784 di Jacques-Elie Lamblardie come ingegnere per i lavori del porto di Le Havre. La proposta di

[93] A tale proposito si veda il parere espresso dal consigliere di Stato Gilbert de Voisins, secondo il quale Trudaine «était une tête admirable, mais ... il seroit à désirer que les fibres de son cerveau fussent de chair et non pas de bronze»; e che così proseguiva: «Il est vrai qu'on a souvent reproché à M. de Trudaine d'être un peu trop dur et surtout trop fiscal, mais, quand on le connoît, il est aisé de s'apercevoir qu'il ne paroît dur que parce qu'il est attaché à l'observation des principes. Ainsi, ce qu'on appelle en lui dureté est bien plus tôt de la fermeté, qui seroit dans un autre temps une vertu, mais qui n'est pas de saison aujourd'hui» (cit. in M. Antoine, *Le Conseil du Roi*, cit., pp. 269-270). Su Gilbert de Voisins, autore di un «mémoire» estremamente interessante per l'inquadramento dello scontro politico tra monarchia e parlamenti alla metà del XVIII secolo, cfr. M. Antoine, *Le mémoire de Gilbert de Voisins sur les cassations. Un épisode des querelles entre Louis XV et les parlements (1767)*, in «Revue historique de droit français et étranger» XXXVI, 1958, pp. 1-33.

[94] [Lecreulx], *Un ingénieur*, cit., p. 422.

Perronet e de La Millière di sostituire Cevet, nominato «ingénieur en chef» nel Rossiglione[95], con Lamblardie già ispettore dei «ponts et chaussées» al porto di Dieppe, mentre venne positivamente valutata e accolta da Lamandé, l'ingegnere della generalità di Rouen, non incontrò invece il favore dell'ispettore generale Dubois. Quest'ultimo infatti caldeggiò apertamente la nomina di Nicolas Céard, uno dei due sottoposti di Cevet, il che a giudizio di Lamandé, oltre all'inconveniente della sua scarsa preparazione, avrebbe comportato un grave «decouragement» per Havet, l'altro ispettore in servizio prima di Céard agli ordini di Cevet. Nel periodo compreso tra il 17 novembre e l'8 dicembre 1784 una fittissima corrispondenza intercorse tra tutti questi personaggi in vario modo coinvolti (lo stesso Lamblardie aveva inizialmente manifestato una certa «repugnance» a recarsi a Le Havre per via di alcuni debiti contratti a Dieppe e connessi con il suo servizio di ispettore), finché la proposta dell'amministrazione centrale di nominare Lamblardie, «dont les talens le mérite et l'experience p. les travaux de ce genre sont généralement reconnus», venne accolta nonostante le immutate perplessità di Dubois[96].

La carriera degli ingegneri dei «ponts et chaussées», che dipendeva quindi esclusivamente dall'anzianità di servizio e dalle capacità e preparazione professionale di cui il soggetto

[95] René Cevet, allievo dell'*école* dal 1756 (ma entrato nel 1754) al 1759 (sugli «états» è riportato come Cevette, ENPC, ms 1911-6-), nominato *ingénieur en chef* nel Rossiglione il 6 novembre 1784, in realtà non giunse mai in questa provincia, in quanto fu inviato a Montauban prima di arrivare a Perpignan (cfr. N. Pousthomis, *Les routes en Roussillon*, cit., p. 27).

[96] Per la ricostruzione di tale vicenda si veda il fascicolo personale di Jacques-Elie Lamblardie: ANP, F^{14} 2255^{2}; non possiamo qui riassumere tutte le *pièces* della corrispondenza relativa a tale nomina: le citazioni nel testo sono tratte da due lettere di Lamandé a de La Millière, datate Rouen 23 novembre e 20 novembre 1784, e dalla lettera di de La Millière a Dubois del 26 novembre. Riferimenti del tutto errati (si parla, tra le altre inesattezze, di Lamblardie nominato ingegnere nel Rossiglione) a tale nomina sono contenuti in un recente lavoro di F. Fichet-Poitrey, *La politique d'aménagement et les fonctions techniques. Le corps des ponts et chaussées du génie civil à l'aménagement du territoire*, Paris 1982, pp. 12-

aveva dato prova, era molto lenta. Il grande salto consisteva nel valicare la linea di demarcazione che separava il personale subalterno da quello superiore, era cioè rappresentato dalla nomina ad «ingénieur en chef» di una generalità o al seguito di importanti lavori, nomina che avveniva sempre, come già precisato, con *arrêt* del Consiglio. Mentre risultava in fondo abbastanza semplice ottenere una commissione di sotto-ingegnere, e non presentava eccessivi problemi la promozione a ispettore, cariche in cui si trascorreva gran parte della carriera, estremamente difficile era invece accedere al grado superiore di ingegnere[97] e ancora più arduo terminare la propria carriera come ispettore generale, a causa soprattutto del restringimento degli effettivi mano a mano che si saliva nella piramide gerarchica del corpo professionale.

Tuttavia, e forse anche a ragione di tali difficoltà di carriera, lo spirito di competizione tra i membri del corpo era estremamente vivo, e costituiva anzi una delle caratteristiche peculiari dell'organizzazione professionale. In un «mémoire» particolarmente interessante, un sotto-ingegnere, giudicando ancora scarsamente sviluppato «le feu de l'émulation» soprattutto tra il personale subalterno inviato in provincia, si faceva promotore di un progetto complessivo per accrescere l'emulazione e la competizione all'interno del corpo. Convinto che il mezzo più sicuro per ottenere tale scopo consistesse in una «distinction frappante accordée au merite», questi proponeva di distinguere «par classe progressive» sia i dipartimenti dei «ponts et chaussées» in ragione del

13. Per alcune notizie biografiche sui personaggi coinvolti in questa vicenda, si veda F.-P.-H. Tarbé De St. Hardouin, *Notices*, cit.; in particolare per quanto riguarda Nicolas Céard, che ebbe un ruolo di primo piano nella progettazione e costruzione della strada del Sempione, pp. 70-73.

[97] Come nel caso degli ingegneri militari, l'età media della nomina a «ingénieur en chef» si situava generalmente tra i quaranta e i cinquanta anni – senza rilevanti variazioni diacroniche –, a giudicare dai dati parziali che si ricavano mettendo a confronto gli *états* degli allievi ed il *fichier* Richard, vale a dire, come afferma A. Blanchard, «à l'apogée de la force physique et mentale d'un homme» (*Les ingénieurs*, cit., p. 299).

grado di difficoltà che presentavano i lavori da eseguire, sia i membri del corpo, sulla base delle capacità dei singoli. In tal modo si sarebbe creata una perfetta corrispondenza tra queste due gerarchie che avrebbe stimolato la concorrenza per accedere alle classi superiori e giustamente premiato il talento di ognuno[98].

Nel progetto di Leclerc Labouvée le classi erano quattro: la quarta avrebbe compreso gli ingegneri appena usciti dall'*école* ai quali, a causa della scarsa esperienza, sarebbero stati assegnati dipartimenti poco estesi; nella terza sarebbero stati inseriti coloro che per mancanza di talento si riteneva non sarebbero stati in grado di raggiungere posizioni di vertice; la seconda avrebbe compreso quegli ingegneri dotati di «un génie toujours actif et plein de feu et d'un esprit administrateur», che non si sarebbero arrestati alla terza classe e che al termine di numerose prove avrebbero potuto ottenere la promozione alla prima classe; solo da quest'ultima infine si sarebbero reclutati, «par ordre d'ancienneté et de mérite», quelli in grado di sostituire gli ingegneri al vertice del corpo professionale[99].

Di contro ad una lenta ascesa ai gradi superiori della gerarchia professionale, molto più accentuata era invece la mobilità orizzontale dei membri del corpo. Soprattutto finché restavano tra le fila del personale subalterno, gli ingegneri erano chiamati a frequenti spostamenti nelle varie province, occupati spesso a seguire lavori di diversa natura sotto gli ordini di superiori gerarchici di volta in volta differenti. Ciò contribuiva, secondo una convinzione estremamente diffusa all'interno del corpo, e non solo tra coloro che occupavano posizioni di vertice, a migliorare la preparazione professionale dell'ingegnere e a mettere alla prova la sua capacità di adattamento al servizio. Una più lunga permanenza nella

[98] ENPC, ms 2434: Leclerc Labouvée, «Mémoire sur le Corps des Ponts et chaussées, où l'on propose les moyens d'exciter, au plus haut degré les talens et l'emulation parmi tous les Ingénieurs du Royaume», 1784 (nella stessa busta, la risposta di Perronet, datata 13 marzo 1784).

[99] *Ibidem*.

stessa generalità era invece riscontrabile nel caso degli «ingénieurs en chef», anche se pure per questi ultimi gli spostamenti non erano rari.

Sia il lento avanzamento di carriera che l'accentuata mobilità sul territorio costituivano due aspetti interessanti del servizio dell'ingegnere, su cui insisteva in particolare l'amministrazione dei «ponts et chaussées». Essi garantivano infatti da un lato la persistenza di uno spirito di «emulazione» particolarmente vivo tra tutti i membri del corpo e dall'altro la disponibilità di un personale duttile e abituato a quegli spostamenti che le necessità del servizio richiedevano con frequenza.

Assolutamente modesto era il trattamento economico degli ingegneri, soprattutto all'inizio della carriera. Un sotto-ingegnere appena nominato riceveva dall'amministrazione centrale un compenso annuo di 1.200 *livres*, che potevano salire a 1.500 dopo alcuni anni di servizio; ed un sotto-ispettore ne percepiva 1.800. Compensi del tutto insufficienti se in un «mémoire» del 1756 un sotto-ispettore stimava in circa 2.000 *livres* il costo della vita nella generalità di Rouen, senza contare le spese di corrispondenza ed il pagamento della «capitation»[100]. L'inadeguatezza di questi compensi era così lampante che la direzione scolastica giunse addirittura ad imporre nel 1782 alle famiglie degli allievi l'obbligo di versare una «pension» di 600 *livres* a partire dal giorno in cui il figlio poteva essere nominato sotto-ingegnere «pour être jointe a ses appointemens et le mettre mieux en Etat de vacquer decemment au Service dont il est chargé...»[101].

[100] ENPC, ms 1926: «Détail de la plus modique dépense annuelle que puisse faire un sous-inspecteur des ponts et chaussées dans le département de Rouen».

[101] ENPC, ms 2154(2): «Soumission des parents tendant à payer aux Eleves 600 [*livres*] de pension». Secondo François Michel Lecreulx, «on dispose d'ailleurs les Eleves à se convaincre que les places des Ponts et Chaussées ne sont point des postes à argent, et que l'on n'est jamais distrait des occupations courantes, par l'embarras de grossir sa fortune» (*De l'importance*, cit., pp. 187-188).

Ugualmente scarsa era la retribuzione degli «ingénieurs en chef», ammontante a sole 2.400 *livres* che scendevano, «au moyen des retenues», a 2.202, secondo Chaumont de La Millière[102]. Per fortuna questi ultimi godevano però, in misura certo maggiore rispetto al personale subalterno, di «gratifications» particolari che non gravavano sul bilancio dell'amministrazione centrale. Nel 1756 de Voglie, ingegnere a Tours, ottenne con *arrêt* del Consiglio 800 *livres* a titolo di indennizzo per spese di alloggio imposte sulle principali città della generalità e lo stesso trattamento venne successivamente concesso agli ingegneri di altre generalità[103]. Integrazioni pecuniarie erano inoltre concesse per risarcire in parte gli ingegneri delle spese sostenute nel corso dei frequenti spostamenti ed in alcune province, nelle quali avevano a che fare con lavori particolarmente impegnativi, essi ricevevano un supplemento alla loro retribuzione di base (nella generalità di Metz ammontava a 500 *livres*, in Franca Contea a 1.200).

Gli ispettori generali infine percepivano 6.000 *livres* (a Perronet ne spettavano a titolo personale 16.000, di cui però solo 8.000 per la carica di primo ingegnere), ma avevano diritto ad un indennizzo per le ingenti spese di «tournée», fissato nel 1771 da Trudaine de Montigny in un compenso forfettario di 1.000 *livres* per generalità. Ritenuto troppo gravoso per l'amministrazione esso venne nuovamente calcolato da Chaumont de La Millière, ma solo per gli ispettori generali di nuova nomina, secondo l'antico sistema, consistente cioè in una somma giornaliera e per tappa in ragione della durata dell'ispezione[104].

Basandosi sulle integrazioni pecuniarie che essi ricevevano a titolo di indennizzo per spese di vario tipo (spostamenti,

[102] Chaumont de La Millière, *Mémoire*, cit., p. 81.

[103] Vignon, *Études*, cit., II, p. 116 e p.j., p. 176.

[104] Chaumont de La Millière, *Mémoire*, cit., p. 83. Per uno sguardo comparativo in merito al trattamento economico, estremamente diversificato nei vari settori amministrativi, degli agenti pubblici, cfr. V. Azimi, *Les traitements des agents publics sous l'Ancien Régime*, in «Revue historique de droit français et étranger» LXVII, 1989, pp. 429-468.

alloggio, ufficio, ecc.) e sulle non rare «gratifications» di diversa provenienza, J. Petot ha potuto affermare che gli ingegneri dei «ponts et chaussées» potevano vivere in una «aisance relative»[105], malgrado i modesti compensi percepiti dall'amministrazione centrale. Quale che fosse tuttavia il livello di questa agiatezza, è certo però che essi non accumularono grosse fortune, come si ricava dalle continue lamentele (o richieste di contributi straordinari) a proposito delle loro condizioni economiche di cui è piena la corrispondenza di questi ultimi con l'amministrazione. Anzi, la scarsa fortuna economica fu uno degli argomenti principali utilizzati dagli ingegneri, soprattutto in periodo rivoluzionario, per provare la loro «honnêteté» ed il loro attaccamento al servizio; come affermava infatti lo stesso Perronet essi lasciavano «très ordinairement leurs familles indigentes lors de leur Décès»[106].

Una sorveglianza molto stretta era esercitata dal corpo e dall'amministrazione dei «ponts et chaussées» sull'attività e sulla condotta dell'ingegnere, che era tenuto a ben precisi obblighi professionali. Il suo primo dovere consisteva nella pronta obbedienza agli ordini dei superiori gerarchici: l'insubordinazione del personale subalterno (ispettori, sotto-ingegneri, «élèves appointés») nei confronti dell'«ingénieur en chef», tra l'altro molto limitata a giudicare

[105] J. Petot, *Histoire*, cit., p. 175.

[106] ENPC, ms 1835: Perronet, «Observations sur l'indication de quelques unes des Régles que l'on propose de suivre dans la conduite des travaux pour rendre les Prévarications impossibles à faire ou du moins pour qu'elles ne soient pas raisonable.t supposées», 23 febbraio 1790; le osservazioni di Perronet si riferiscono ad un «Mémoire sur des regles à observer pour empêcher les prevarications dans la conduite des travaux», gennaio 1790, che contiene interessanti notizie sul «corps des ponts et chaussées», dove «l'estime publique» era indicata come l'unica ricompensa che ogni ingegnere potesse attendersi «de son désinteressement, de ses vertus, de son travail» (ANP, F^{14} 182 B: nello stesso cartone esiste anche un'altra copia delle «osservazioni» di Perronet). Sempre a proposito della scarsa fortuna degli ingegneri, Lecreulx aveva argomentato nel 1777: « on peut même dire que l'étude des Sciences, des Lettres, et des Arts, épurent leurs sentiments, leur inspire une indifférence pour la fortune, que l'on ne connaît pas dans la plupart des autres états» (*De l'importance*, cit., p. 206).

dalla documentazione archivistica[107], era considerata una mancanza estremamente grave, in grado non solo di pregiudicare il corretto ed efficace funzionamento dell'amministrazione ma di incrinare l'ordine e la coesione del corpo professionale.

Oltre ad una perfetta disciplina, il più completo «désintéressement» era richiesto al personale subalterno nella conduzione dei lavori. Qualsiasi collusione con gli «entrepreneurs» aggiudicatari dei lavori dei «ponts et chaussées», che comprometteva l'onestà e la reputazione degli ingegneri, portava direttamente alla revoca dell'interessato. Ma era altresì fatto esplicito divieto ai sotto-ingegneri di entrare in confidenza o familiarizzare con questi «entrepreneurs» (di cui controllavano l'operato), per evitare ogni tipo di abuso e quelle «complaisances préjudiciables au bien du service»[108]. Ogni pubblicazione o scritto degli ingegneri, sia su questioni riguardanti l'arte e la tecnica di costruzione, sia su problemi concernenti l'amministrazione o temi di interesse più generale, doveva inoltre ottenere la preventiva approvazione del vertice del corpo e dell'amministrazione. Secondo quanto riferisce Lecreulx, Trudaine vietò la pubblicazione di una «réfutation» delle accuse rivolte al corpo dal marchese di Mirabeau, sostenendo che era necessario «faire le bien de l'Etat et se taire»[109].

Non solo l'attività professionale ma anche i comportamenti e la vita privata dell'ingegnere erano strettamente sorvegliati. Quest'ultimo era tenuto a frequentare la migliore società

[107] A tale proposito, nel 1759, Duclos affermava: «Il n'y a point de corps où la subordination soit plus sagement distribuée par la distinction des grades et des fonctions; ni où la discipline soit mieux gardée» (*Essais*, cit., p. 30). Più in generale, sul tema della disciplina nell'amministrazione statale francese d'antico regime, si veda, con numerosi esempi tratti dai «ponts et chaussées», il recente saggio di V. Azimi, *La discipline administrative sous l'Ancien Régime*, in «Revue historique de droit français et étranger» LXV, 1987, pp. 45-70.

[108] ENPC, ms 1926, lettera di Trudaine a Perronet, 12 dicembre 1751.

[109] La notizia è riportata da F. De Dartein, *Notice*, cit., p. 20, che la riprende dal già citato manoscritto di Lecreulx, parzialmente pubblicato sotto il titolo di *Un ingénieur*, cit.

e ad evitare qualsiasi condotta che potesse in qualche modo nuocere all'onore e alla reputazione del corpo di cui faceva parte. Nel 1750 Perronet impartì un severo ammonimento ad un sotto-ingegnere reo di aver bevuto in compagnia di agenti della «maréchaussée» di Alençon e di aver preso alloggio in una pensione poco confacente al suo impiego, richiamandolo ai doveri sociali che l'appartenenza al «corps des ponts et chaussées» gli imponeva e ricordandogli che il predecessore nell'incarico si era costantemente comportato «avec honneur et distinction», tanto che la migliore società della provincia ricercava la sua compagnia[110]. Persino allorché si trattava di contrarre matrimonio, l'interessato doveva informare il primo ingegnere ed ottenere l'approvazione del responsabile dell'amministrazione, come si ricava dalla risposta di Perronet alla lettera di un sotto-ingegnere che lo metteva al corrente dei suoi progetti di matrimonio[111].

Sottoposti ad una rigida sorveglianza sulla loro condotta di vita oltreché sulla loro attività professionale, gli ingegneri godevano però anche di una certa protezione da parte dell'amministrazione statale. Sia gli intendenti, cui spettava la direzione amministrativa dei «ponts et chaussées» in provincia, sia lo stesso Consiglio regio intervennero a difendere i membri del corpo dagli attacchi di vario genere portati contro di essi. L'intendente di Caen Orceau de Fontette condannò, ad esempio, l'autore di una «requête», contenente giudizi diffamatori contro un sotto-ingegnere della generalità e l'intero corpo degli ingegneri, al pagamento di 1.500 *livres* a titolo di risarcimento in favore del suddetto sotto-ingegnere e delle spese di pubblicazione della sentenza[112]. Nel 1780 un *arrêt* del «Conseil du Roi» vietò la distribuzione di un «Mémoire» nel quale gli ingegneri dei «ponts et chaussées» erano qualificati come «ingénieurs du plus bas étage» ed il loro «état» assimilato «aux derniers emplois de la livrée de Sa Majesté», affermando che «l'opinion qu'on doit avoir

[110] ENPC, ms 1925.

[111] ENPC, ms 1925.

[112] Cit. in J. Petot, *Histoire*, cit., p. 184.

du corps des ponts et chaussées qui se rend chaque jour de plus en plus recommandable par son zèle, son utilité et ses lumieres», sarebbe stata ingiustamente danneggiata se queste qualificazioni fossero state tollerate e peggio ancora fossero rimaste impunite[113].

Da quanto detto emerge chiaramente il ruolo sempre più importante assunto dagli ingegneri dei «ponts et chaussées» nell'amministrazione statale. Ultimi arrivati tra i servitori dello Stato, essi annunciavano già, al pari dei *commis* amministrativi e di altre categorie di agenti statali, il moderno funzionario. Certo non godevano delle garanzie connesse al servizio dei funzionari ottocenteschi, ma venivano reclutati al termine di un lungo periodo di formazione, dispensata in una scuola statale alla quale erano stati ammessi su esame, erano titolari e non proprietari della loro carica, percorrevano i vari gradi di una carriera molto ben definita, erano tenuti a rispettare precisi obblighi professionali e potevano contare su una certa protezione nell'esercizio delle loro funzioni[114], ed erano inseriti in una formazione corporativa da cui traevano forza e prestigio. In sostanza essi avevano acquisito, nella seconda metà del Settecento, «un statut de fonctionnaires»[115], pur restando da un punto di vista giuridico dei «commissaires».

[113] ENPC, ms 2629 bis: *arrêt* del 14 ottobre 1780 contro il «Mémoire en forme de requête pour le sieur Daspe contre la dame de Villerme, épouse du sieur Desfirmins, ingénieur en chef de la généralité d'Auch»; il testo di questo *arrêt* è stato anche pubblicato, per interessamento di Tarbé de St. Hardouin, sulle «Annales des ponts et chaussées», s. 4, XVII, 1869, pp. 289-291.

[114] Sull'affermazione nel corso del XVIII secolo della specificità delle regole amministrative e del contenzioso amministrativo, legata all'emergere di questo tipo di «funzionari», cfr. il recente lavoro di J.-L. Mestre, *Introduction historique au droit administratif français*, Paris 1985, in particolare pp. 153 ss.; si vedano inoltre le sempre interessanti osservazioni di Tocqueville contenute ne *L'Ancien Régime*, cit., in particolare il IV capitolo del secondo libro: «Que la justice administrative et la garantie des fonctionnaires sont des institutions de l'ancien régime», pp. 123-126.

[115] R. Mousnier, *Les institutions*, cit., p. 550 (gli ingegneri dei «ponts et chaussées» sono considerati come l'esempio più convincente del-

Essi occupavano una posizione di tutto rilievo tra i ceti dirigenti cittadini. Membri molto spesso delle società d'agricoltura[116] e delle numerose accademie provinciali, che conobbero una eccezionale fioritura nel corso del XVIII secolo, gli ingegneri dei «ponts et chaussées» parteciparono attivamente alla vita culturale cittadina e provinciale. Per l'ingegnere Viallet, ad esempio, membro dell'accademia di Châlons-sur-Marne, seguire il suo superiore, l'ingegnere Legendre, a Caen, volle dire anche diventare associato di una nuova accademia[117]. Come ha giustamente sottolineato D. Roche, l'ingresso degli ingegneri (ma il discorso va allargato in generale ai tecnici e agli scienziati) nelle accademie provinciali serviva da ratifica del prestigio acquisito da questi ultimi e consacrava il ruolo dei «grands corps» nelle trasformazioni urbanistiche che interessarono le città, piccole e grandi, durante il Settecento[118].

l'«apparition des fonctionnaires»); su ciò si veda anche dello stesso autore, *La fonction publique en France du début du seizième siècle à la fin du dix-huitième siècle*, in «Revue historique» CIII, 1979, pp. 321-335; M. Antoine, *La monarchie absolue*, cit. e J. Petot, *Histoire*, cit., p. 171.

[116] Una gran parte del merito delle iniziative di sostegno e di incoraggiamento all'agricoltura va attribuito, come sostiene Marc Bloch, piuttosto che al controllore generale Bertin, proprio a Daniel Trudaine, il grande amministratore dei «ponts et chaussées», al quale occorre riservare «un posto di rilievo anche nella storia della politica agraria» (M. Bloch, *La fine della comunità e la nascita dell'individualismo agrario nella Francia del XVIII secolo*, Milano 1979, pp. 51-53).

[117] D. Roche, *Le siècle des lumières en province. Académies et académiciens provinciaux, 1680-1789*, Paris-La Haye 1978, p. 239. Dei numerosi ingegneri membri di accademie e società letterarie e scientifiche, ricordiamo qui soltanto, per l'intensa attività svolta a Nancy e a Bordeaux, i nomi di François Michel Lecreulx e di Nicolas-Thomas Brémontier (per alcune notizie biografiche su quest'ultimo, cfr. F.-P.-H. Tarbé De St. Hardouin, *Notices*, cit., pp. 50-52).

[118] *Ibidem*, pp. 239 ss. Lo studio delle accademie provinciali e dell'evoluzione della loro composizione interna, con il ruolo sempre più marcato assunto da ingegneri, architetti, medici, professori, è importante anche per cogliere l'evoluzione della mentalità aristocratica. Come afferma Roche: «L'académisme, idéologie de l'utile et de l'efficace, théorie du service de l'Etat et de la communauté, leur fournissait la justification indispensable de ce rôle nouveau. L'idéal d'une noblesse de fonction, partie prenante d'une activité culturelle, légitime leurs ambitions. ... Point de noblesse

Prima di formulare delle considerazioni generali sugli ingegneri dei «ponts et chaussées», dobbiamo soffermarci sulle caratteristiche di questo corpo professionale, così peculiare nel panorama delle formazioni corporative d'antico regime. La prima di queste caratteristiche, cui abbiamo avuto modo di accennare più volte, consisteva nella forte unione che regnava tra i membri del corpo, quell'unione che Trudaine de Montigny in occasione delle sue dimissioni, all'epoca della soppressione degli intendenti delle finanze, raccomandava caldamente di preservare. Indirizzando una toccante lettera al primo ingegnere Perronet, al quale era legato da profonda stima e sincera amicizia, e pregandolo di esternarne il contenuto a tutti i membri del corpo, egli esortava questi ultimi «de se rappeler toujours ce qu'ils doivent au service de l'état et à eux-mêmes; qu'ils ne perdent jamais de vue cet esprit d'honneur et de délicatesse qui a toujours présidé à nos assemblées, et l'union et la subordination qui ont été jusqu'aujourd'hui leur soutien»[119].

Molti episodi o citazioni si potrebbero utilizzare per illustrare il tipo di unione che regnava all'interno del corpo. Una però ci sembra particolarmente interessante e indicativa. Occupato a Dieppe in Normandia, dove aveva presentato un progetto di chiusa per evitare che l'imboccatura di una delle entrate del porto fosse continuamente ostruita dalla ghiaia trasportata dalle correnti marine, Jacques-Elie Lamblardie subì l'attacco di un notabile locale, il quale non si limitò a criticare il suo progetto (approvato da tutto il corpo degli ingegneri e anche da membri dell'Accademia delle scienze) ma si lanciò in una serie di accuse di tipo personale contro l'ingegnere.

sans éducation, point de vie noble sans étude, sans réflexion et sans conversation. Les mots clefs d'un nouvel art de vivre s'enrichissent de thèmes nouveaux. Point de naissance sans mérite, point de fortune sans talent» (pp. 230, 232).

[119] Lettera a Perronet, Montigny 4 luglio 1777, cit. da Vignon, *Études*, cit., II, pp. 166-167. Su Jean-Charles Philibert Trudaine de Montigny (1733-1777), si veda oltre a E. Choullier, *Les Trudaine*, cit., l'*éloge* di Condorcet, in A. Condorcet O'Connor - M.F. Arago (edd), *Oeuvres de Condorcet*, Paris 1847, II, pp. 206-238.

Colpito dalla violenza di queste «calunnie», Lamblardie si indirizzò direttamente al primo ingegnere Perronet con una lettera che conteneva un aperto elogio del tipo di legame che si veniva ad instaurare tra ogni singolo membro ed il corpo nel suo insieme. Dopo aver premesso che non era tanto angustiato dalle critiche rivolte alla sua capacità professionale, giacché esse avrebbero potuto solo «allarmer sa vanité», bensì dalle accuse mosse alla sua onestà, in quanto su quest'ultima poggiava «la probité collective» del corpo, egli affermava: «L'opinion du public sur la probité d'un individu doit donc intéresser le Corps en général; et le Corps et l'individu contractent une obligation mutuelle: celui-cy de soutenir la réputation de son Corps en ne laissant point porter atteinte à la sienne et celui-là de protéger l'individu en le vengeant de la calomnie»[120]. Il sostegno e la solidarietà di Perronet, come di de Cessart «ingénieur en chef» a Rouen, non si fecero naturalmente attendere e riuscirono a tranquillizzare, secondo la testimonianza di quest'ultimo, Lamblardie.

Proprio su questo tipo di unione, che presupponeva come abbiamo visto una «reciproca obbligazione» tra l'individuo ed il corpo nel suo insieme, poggiava quell'attaccamento al corpo così radicato tra gli ingegneri, dall'ultimo arrivato al più anziano. Abbiamo già accennato ai cinque ingegneri inviati in Corsica alle dipendenze del ministero della guerra. Costoro, assimilati agli ufficiali di stato maggiore e provvisti del grado di luogotenente[121], pretesero però di continuare a far parte del «corps des ponts et chaussées». Ed uno di essi, Pierre Benoist de Varaigne, particolarmente insofferente della nuova situazione, ottenne addirittura di tornare in Francia; ufficialmente per motivi di salute ma in realtà, come si legge tra le righe di un «mémoire», per «l'inviolable attachement qu'il a voué au corps ou il a été instruit, et d'ou il tire son

[120] La lettera di Jacques-Elie Lamblardie a Perronet, del 21 novembre 1778, è riprodotta integralmente da F. Filon, *L'ingénieur Lamblardie (1747-1797)*, in «Revue de Géographie», 1897, pp. 5-40 (cit. p. 15).

[121] ENPC, ms 1835: «Precis du traitement et du service des ingénieurs des Ponts et chaussées de l'Isle de Corse», 21 aprile 1773.

existence civile»[122]. Un secondo, costretto dal comandante militare dell'isola, con il quale i rapporti di questi ingegneri erano stati molto difficili, a scegliere se rimanere in Corsica o fare rientro in Francia optò ugualmente per quest'ultima soluzione[123].

Allo stesso modo si proteggeva questa unione da qualsiasi intrusione esterna. Tutto il corpo protestò vivacemente ad esempio contro la commissione di ispettore generale accordata da Necker a Pierre-Joachim Besnard, ingegnere della provincia di Bretagna, «absolument étranger et inconnu au Corps de Ponts et Chaussées», il quale l'aveva ottenuta, secondo queste proteste, ingiustamente giacché molti membri del corpo avrebbero avuto la precedenza e immeritatamente in quanto non aveva la preparazione ed esperienza richieste (da soli tre anni esercitava le funzioni di «ingénieur en chef»)[124], grazie soltanto alla «science de l'intrigue» e ad un colpo di mano «du despotisme ancien»[125].

Tra le altre caratteristiche di questo corpo professionale, meritano qui soltanto di essere segnalate, giacché abbiamo spesso insistito su di esse parlando della carriera degli ingegneri, le due più importanti, vale a dire la ripartizione dei membri in una scala gerarchica di gradi, tra i quali esisteva una certa mobilità 'verticale', più accentuata alla base che al vertice di questa gerarchia, e lo spiccato spirito di competizione che regnava all'interno del corpo, senza tuttavia giungere a compromettere la forte unione corporativa.

[122] ENPC, ms 2146(1): «Ingénieurs des Ponts et chaussées envoyés en Corse. 1774-1784».

[123] Su questi episodi si veda anche J. Petot, *Histoire*, cit., p. 263.

[124] Sulla nomina, già richiamata, di Pierre-Joachim Besnard come «ingénieur en chef» della provincia di Bretagna, in sostituzione di Frignet, si veda la lettera indirizzata dai commissari degli stati di Bretagna a Perronet il 9 ottobre 1787: ENPC, ms 2045.

[125] ANP, F^{14} 11053, *Observations*, s.l., s.d. [ma posteriori al settembre 1790]. Com'è noto Besnard fece parte, assieme a Gauthey per la Borgogna e a Ducros per la Linguadoca, dei tre ispettori generali provenienti dai *pays d'états*, compresi nella nuova organizzazione del corpo sancita dalla legge del 18 agosto 1791.

Ma su che cosa si fondava questa unione, quali erano gli elementi che la rendevano così stretta ed efficace, su cosa poggiava l'indubbio prestigio acquisito alla fine dell'*ancien régime* da questo corpo professionale? Riprendendo in chiave riassuntiva considerazioni in parte già svolte o abbozzate, tre elementi emergono con chiarezza come costitutivi del corpo. Su di essi si basava fondamentalmente l'atteggiamento elitario degli ingegneri. Il primo consisteva essenzialmente nel sapere tecnico-scientifico di cui questi ultimi erano depositari. Acquisito in una istituzione scolastica statale estremamente selettiva, dopo anni di studio e di pratica, da tale sapere essi traevano quel senso di superiorità così diffuso al loro interno[126]. Ed inoltre dal periodo trascorso in questo centro comune di formazione essi ricavavano, come emerge dalla copiosa corrispondenza o dai numerosi «mémoires», quella tipica mentalità «meritocratica» che costituiva un aspetto essenziale dell'ideologia degli ingegneri dei «ponts et chaussées».

In secondo luogo la consapevolezza degli ingegneri di costituire un'*élite* si fondava sul servizio che essi prestavano nell'amministrazione statale. All'inserimento cioè in un «corps d'administration»[127], oltre che alle prove di ingegno fornite ed ai risultati conseguiti, essi dovevano in sostanza quel crescente prestigio politico, ma anche sociale e professionale, di cui si ebbero numerose testimonianze nel corso del XVIII secolo. Ed infine quell'acuto senso dell'onore, di cui abbiamo già sottolineato l'importanza e che sfociava in una sorta di 'autodisciplinamento collettivo', veniva a cementare

[126] Sull'importanza dell'*école* per il prestigio e la coesione del «corps des ponts et chaussées», cfr. ENPC, ms 2630(I): Didiet, «Mémoire sur les fonctions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées», Caen 20 gennaio 1791.

[127] ENPC, ms 1835: Perronet, «Observations», cit.; respingendo le richieste avanzate dagli allievi nell'estate del 1789, i quali, come abbiamo già indicato, rivendicavano un più ampio potere nell'organizzazione dell'*école* e proponevano un nuovo regolamento, de Chezy affermava analogamente che «le corps des Ponts et chaussées n'existe pas par lui même, il est crée pour le bien public par une Administration qui le gouverne» (ENPC, ms 2432, lettera di de Chezy a Advyné, 18 agosto 1789).

la coesione del corpo professionale. In definitiva, gli ingegneri dei «ponts et chaussées» costituivano, nella monarchia amministrativa francese del XVIII secolo, una «aristocrazia» del sapere e dell'onore[128].

Oltre agli elementi evidenziati, quello ideologico, cui abbiamo già indirettamente e saltuariamente accennato, rafforzò ulteriormente la coesione del «corps des ponts et chaussées». Una fonte di particolare interesse, vale a dire i «concours de style» sostenuti dagli allievi-ingegneri all'*école* a partire dal 1778[129], ci permette di individuare i caratteri di fondo dell'ideologia degli ingegneri, che si presenta in modo sostanzialmente unitario (per quanto non manchino, com'è ovvio, divergenze di opinione, più o meno marcate, tra gli allievi dell'*école*). Piuttosto che passare in rassegna tutti i componimenti degli allievi relativi ai vari concorsi, ci soffermeremo invece, al fine di far emergere le opinioni e le considerazioni più ampiamente diffuse, su quei concorsi che presentano maggiore interesse. Schematicamente, essi possono essere ordinati intorno a tre grandi tematiche: una di tipo politico-economico, un'altra più direttamente legata alla formazione e alla professione dell'ingegnere, ed infine l'ultima concernente questioni di carattere sociale o filosofico-morale.

[128] Cfr. anche F. De Dartein, *Notice*, cit., p. 74, il quale insiste anche sulla comune origine sociale degli ingegneri per spiegare il forte spirito di corpo che regnava tra di essi.

[129] Istituito da Turgot nel 1775, il «concours de style» consisteva nello svolgimento e nella presentazione da parte dell'allievo di un elaborato scritto su un tema assegnato dalla direzione scolastica. All'ENPC sono conservati (ma non compaiono nel catalogo a stampa dei manoscritti) tutti i concorsi relativi agli anni 1778-1795 e quelli del 1802, 1806, 1809, 1810 e 1812. Ringraziamo ancora una volta l'archivista dell'*école*, M. Yvon, per averci messo a disposizione questa interessante documentazione, ancora per niente o poco utilizzata, e per i preziosi suggerimenti fornitici. Qualche breve indicazione su questi concorsi, poi più ampiamente ripresa nel recente lavoro di A. Picon, *Architectes et ingénieurs*, cit., pp. 103 ss., si trova in Y. Chicoteau - A. Picon, *Forme, technique et idéologie. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées à la fin du XVIII siècle*, in «Culture technique», 1982, n. 7, pp. 188-197.

Riguardo alla prima tematica[130] l'opinione generale degli allievi appariva chiaramente influenzata, a dispetto delle violente critiche espresse a suo tempo contro il «corps des ponts et chaussées» dal marchese di Mirabeau, dalla scuola fisiocratica, anche se accanto al riconoscimento dell'agricoltura come «Richesse premiere et Reelle d'un pays»[131], il commercio era unanimemente indicato come l'attività economica necessaria a diffondere tale ricchezza, in grado di eliminare gli squilibri economici e sociali derivanti dagli eccessi di produzione in alcuni luoghi e dalla mancanza di derrate in altri. Conseguentemente, le vie di comunicazione erano ritenute indispensabili, «pour rèpendre dans des contrées steriles en plusieurs productions, les richesses superflues de certains cantons»[132]. Come argomentava l'allievo

[130] Si vedano in particolare i concorsi del 1778: «Quelle est l'utilité des Ponts et Chaussées relativement au commerce et à l'agriculture?» e del 1780: «Des inconvenients causés par les droits et autres charges imposés sur la navigation interieure du Royaume relativement aux ponts et chaussées et au bien géneral de l'état» (ENPC, Archives enseignement XVIII-XIX s.).

[131] Concorso del 1778, componimento dell'allievo Nicolas Bonaventure de Sordy, pièce 12; al di sopra del livello medio degli elaborati presentati dagli allievi si poneva il tema di de Prony, il quale partendo da considerazioni molto generali rispetto alla traccia proposta, sviluppava un interessante paragone tra i princìpi delle scienze, per l'individuazione dei quali occorreva risalire «par l'analise à leur premiere Origine, les voir naître des premiers besoins de la societé, étudier la suite et la filiation de leurs progrès successifs», e quelli della politica: «l'Etat des sciences, et celui du Gouvernement dans un état, ont une trop grande connexion pour ne pas dériver de principes communs. Voulèz vous juger sainement d'une partie de l'administration d'un Peuple? remontéz historiquement à l'origine de ce peuple, suivéz l'enchainement et la combinaison des évenements qui l'ont forcé à créer ses differents institutions, ayant ainsi analisé le Système politique de son administration, vous jugerez sainement de l'action reciproque de chaque partie» (pièce 14).

[132] Tema dell'allievo François Felix Gourdain al concorso del 1778. Un suo compagno di studi scriveva con chiarezza: «Rien n'est plus essentiel que les routes bien percées et bien entretenues dans l'interieur d'un État, c'est par ce moyen qu'on peut facilement et promptement sècourir une Province maltraitée par les accidents des saisons et lui faire passer les comestibles et les autres sècours qu'une autre Province pourra lui procurer» (componimento di Pierre Etienne Venaille).

Marchant, riprendendo una metafora molto diffusa, le strade «sont dans un état policé ce que les veines sont dans le corps humain, comme les veines portent dans toutes les parties du corps le sang qui lui donne la vie, les chemins servent de même a transporter et a distribuer les vivres qui sont necessaires pour nourir chaque individu»[133].

Estremamente diffusa era inoltre l'adesione ai princìpi della libertà di commercio, come si ricava dalla veemenza con cui quasi tutti gli allievi criticavano la riscossione di pedaggi e altre imposte sulla navigazione fluviale e ne chiedevano la soppressione, accusati non solo di frenare e di intralciare lo sviluppo dei traffici ma di limitare altresì i diritti di ogni uomo che dovevano estendersi anche «sur les biens de la nature»[134]. Come concludeva l'allievo Jean-Baptiste Constant, «les droits et les Charges excessives sur la Navigation sont nuisibles a l'Etat en général a cause du Commerce, et aux ponts et Chaussées en Particulier, par les dégradations que le Roulage occasionne sur les grandes Routes»[135].

Nel 1789, con un tempismo significativo, si chiese agli allievi di esprimersi sull'utilità dell'«école des ponts et chaussées» per lo Stato e la società[136]. Nelle risposte presentate essi miravano anzitutto a confutare le proposte avanzate da più parti di smembrare l'istituzione scolastica (e lo stesso corpo professionale) in una serie di istituti provinciali e sosteneva-

[133] Concorso del 1787: «C'est un dévoir général et un grand Bonheur d'aimer les hommes et de leur être utile, c'est en particulier ou tendent toutes les Etudes d'un bon Ingénieur», pièce 28.

[134] Concorso del 1780, componimento di Limes (probabilmente l'allievo de Lismes, ritiratosi dopo pochi mesi di permanenza all'*école*, ms. 1911(33), secondo trimestre), pièce 24. Lo stesso allievo scriveva: «l'ordre civil exige la facilité dans les transports et par conséquent la suppression des droits sur la navigation intérieure du roïaume ... on rendrait donc un service réel à l'état en supprimant ces droits et ces charges, et au citoïen, un bien dont il ne peut être privé sans injustice».

[135] Concorso del 1780.

[136] «On demande quelle est l'utilité que l'on peut retirer pour l'Etat et pour la Societé de l'Etablissement fait depuis 1747 de l'Ecole des ponts et chaussées».

no con forza la necessità di mantenere una scuola unica. Solo in una tale istituzione, con sede nella capitale[137], poteva continuare ad essere impartita quell'ottima ed omogenea preparazione professionale degli ingegneri e mantenuta in vita quell'«émulation» che costituiva il vero «germe des talents»[138].

Considerazioni dello stesso tenore, essenzialmente orientate cioè nella direzione di una centralizzazione delle istituzioni scolastiche destinate alla formazione degli ingegneri, vennero altresì svolte allorché, anche in questo caso con estrema tempestività, nel 1794 si chiese agli allievi un giudizio sul progetto di fondazione dell'«école centrale des travaux publics». L'opinione generalmente condivisa era che «la dispersion des écoles» avrebbe prodotto tra i differenti allievi «une rivalité très prejudiciable a l'intérêt public» e nuociuto «considérablement au progrès des lumieres»[139]. Al contrario, la riunione delle differenti scuole in un'unica istituzione

[137] Al modello dell'«école des ponts et chaussées», la quale traeva dal fatto di essere situata a Parigi, che gli appariva come «le depôt des connoissances humaines», innumerevoli vantaggi, si ispirò Roland de La Platière nel 1785 allorché elaborò un progetto di riforma e di professionalizzazione del corpo degli ispettori delle manifatture (si veda il *Projet d'une Ecole des Inspecteurs des Manufactures et de Commerce*, alla voce *Inspecteurs* dell'*Encyclopédie méthodique, Manufactures, arts et métiers*, 1785, vol. I, pp. 68-70). Su Roland e la sua esaltazione della figura dell'ingegnere (si pensi alla circolare del 1792 inviata a tutti gli ingegneri, sotto-ingegneri e allievi dei «ponts et chaussées»), cfr. A. Guillerme, *Roland de la Platière et les patiences de l'inspection méthodique*, in A. Thépot (ed), *L'ingénieur dans la société française*, Paris 1985, pp. 13-18.

[138] Concorso del 1789, pièce 5; sul tema dell'«emulation», in quanto «force nécessaire par la quelle tout homme tend à se placer au dessùs des autres» e «source de toutes les vertus et de tous les talents», si veda anche il concorso del 1809: «Des éffets de l'émulation et des moyens de l'entretenir parmi les membres d'un même corps qui sont destinés à être dispersés dans un grand empire» (la cit. dal tema di Crozet, pièce 1).

[139] «Avant l'heureuse époque de notre Revolution, l'instruction relative aux travaux publics était divisée en differentes Ecoles, qu'une loi sage de la Convention Nationale vient de reunir dans une seule; On demande quels sont les avantages qui resulteront pour les travaux publics de cette réunion, et quels sont les moyens de classer l'instruction generale, pour atteindre plus surement et plus promptement son but» (cit. pièce 14).

scolastica avrebbe prodotto numerosi vantaggi: «cette rivalité si nuisible se transformera bientôt en une noble émulation qui servira a l'accroissement des arts, de cette école sortira un faisceau de lumieres qui se répandra sur toute la France»[140].

Che la centralizzazione fosse una prerogativa del nuovo regime ed un segno del progresso, era opinione comune tra gli allievi. Uno di essi argomentava, ad esempio, con efficace sintesi: «Le despotisme qui n'etoit fort que de l'ignorance publique et de la rivalité des diverses Corporations qu'il avoit créé dans l'état, isoloit tout pour Regner sans obstacles. La République est fondée sur des principes opposés; et l'un de ses plus grands bienfaits sera de reunir tous les Citoyens autour de la patrie, en detruisant les corporations, et de donner aux lumieres une Influence irresistible en les Ressemblant dans un seul foyer»[141].

A proposito infine della concezione della società e delle qualità morali dell'individuo, interessanti indicazioni si ricavano in particolare da due concorsi, quello del 1781 e quello del 1784[142]. Le considerazioni che gli allievi svolgevano in merito alle «qualités» che costituivano l'«honnête

[140] *Ibidem*. L'allievo Camus esprimeva con chiarezza le stesse tesi, elogiando l'operato della Convenzione Nazionale: «La Convention Nationale n'a pas tardé à sentir combien il étoit impolitique de conserver la division monarchique de ces ecoles de genie et combien aussi elle etoit nuisible aux progrès des jeunes gens, puisque loin d'exciter l'emulation, elle n'a fait que produire un esprit de corps, si dangereux dans une République et aux progrès des sciences et des arts».

[141] *Ibidem*, pièce 30.

[142] 1781: «Quelles sont les qualitès qui constituent l'honnete homme? Peut-il y avoir veritablement quelque différence entre l'honnete homme, l'homme honnete et l'homme d'honneur? Si l'usage ordinaire met quelque différence entre ces dénominations, ne serait-ce pas un abus des termes?»; 1784: «Des avantages et des inconvenients de l'égalité des conditions d'une grande société tel qu'une nation entière». Ma su questa stessa tematica si vedano anche i concorsi del 1782: «Qu'est ce qui contribue le plus au Bonheur de l'homme?» e del 1787: «Proposition de Morale à demontrer: C'est un dévoir général et un grand Bonheur d'aimer les hommes et de leur être utile, c'est en particulier ou tendent toutes les Etudes d'un bon Ingénieur».

homme», erano chiaramente indicative dell'allontanamento dal precedente orizzonte aristocratico-cetuale; l'onore, come affermava uno di essi, non era «un être absolu, mais un moyen que l'on Emploie pour meriter l'estime des autres»[143]. E, nonostante la confusione esistente sull'argomento circa soprattutto le sfumature di significato da attribuire alle espressioni «honnête homme», «homme honnête» e «homme d'honneur», la maggior parte degli allievi concordava nel rifiutare una concezione «estetico-mondana» dell'«honnêteté» e nel considerare la «vertu» come la qualità primaria dell'«honnête homme», che si manifestava essenzialmente nell'amore del prossimo e nel rendersi utili alla società[144]. A queste finalità, condivise dalla totalità degli allievi, si accompagnava inoltre uno spiccato senso del dovere e una concezione estremamente alta del lavoro, considerato quest'ultimo come «un des remedes les plus ordinaires» al fine di «préserver du desordre des passions»[145].

Trattando invece dei vantaggi e degli inconvenienti connessi all'eguaglianza delle condizioni nella società, le opinioni degli allievi ingegneri divergevano maggiormente. Anche se, pure in questo caso, alcuni princìpi di fondo erano più generalmente condivisi. Come ad esempio l'eguaglianza di tutti gli esseri umani nello stato di natura (ed il riferimento, in alcuni casi esplicito, era ovviamente a Jean-Jacques Rousseau) o il riconoscimento che questa uguaglianza era irrealizzabile nella società e costituiva anzi una «chimére» o «le rêve d'un

[143] Concorso del 1781, componimento di Cauvin, pièce 10.

[144] Per un inquadramento generale della problematica dell'«onore» nella società d'antico regime e sull'evoluzione dei relativi concetti, cfr. A. Höfer - R. Reichardt, *Honnête homme, Honnêteté, Honnêtes gens*, in R. Reichardt - E. Schmitt (edd), *Handbuch politisch-sozialer Grundbegriffe in Frankreich 1680-1820*, München 1986, pp. 7-73. A proposito di tali considerazioni utilitaristiche e dell'«amour du bien public» che doveva animare il servizio degli ingegneri, si veda il concorso del 1779: «Quelles sont les qualités que doit avoir un Sous-Ingénieur» (cit. dalla dissertazione dell'allievo De Bourges).

[145] Concorso del 1790: «Quel est le plus heureux de Deux hommes dont l'un est très laborieux et d'une fortune mediocre, l'autre puissant d'une grande fortune prefere l'oisiveté au travail qu'il n'aime pas», pièce 8.

philosophe»[146]. A questo atteggiamento realista e quasi disincantato, che ricorda lontanamente la posizione assunta dagli ingegneri in merito alla *corvée royale*, si accompagnava comunque l'affermazione, sovente sostenuta con forza, che l'unico criterio giusto ed efficace di differenziazione degli individui nella società doveva consistere essenzialmente nel merito e nel talento di ognuno (piuttosto che nella ricchezza o nella nascita)[147].

In definitiva, anche solo da queste sintetiche osservazioni, emergono abbastanza chiaramente alcuni elementi di fondo dell'ideologia degli ingegneri dei «ponts et chaussées». Questi apparivano essenzialmente (ma occorre tener conto che la fonte utilizzata si colloca alla fine dell'*ancien régime*) liberali sulle questioni di politica economica, estremamente favorevoli alla centralizzazione e alla razionalizzazione organizzativa dell'apparato statale e legati ad una concezione della stratificazione sociale essenzialmente fondata su criteri meritocratici. Ma avevano altresì una estrema fiducia nello sviluppo delle conoscenze tecnico-scientifiche e nel ruolo che queste ultime potevano giocare ai fini del progresso dell'umanità. Indubbiamente anche questo tipo di ideologia influì sulla sopravvivenza, nonostante la tormenta rivoluzionaria, di questo corpo professionale, oltre a quella precoce mentalità 'tecnocratica' che portò gli ingegneri, troppo occupati nel loro lavoro «pour pouvoir se livrer à des discussions politiques», a rimanere «attachés ostensiblement à la puissance gouvernante quelle qu'elle fut»[148].

[146] Concorso del 1784, componimento di Le Roux, pièce 14.

[147] Come affermava Le Vatois, una nazione in cui le distinzioni si fondavano su «les préjugés de la naissance et de la fortune ... ne sera jamais vraiment puissante»; mentre invece «si dans les sistemes modernes ou il seroit très difficile de détruire cette inegalité, elle devenait la récompense du talent, elle serait la moins nuisible à la félicité publique» (concorso 1784, pièce 15).

[148] [Lecreulx], *Un ingénieur*, cit., p. 441; al contrario di ciò che avvenne per gli ingegneri militari, poche emigrazioni si verificarono, in periodo rivoluzionario, tra gli ingegneri dei «ponts et chaussées».

In un interessante saggio sul reclutamento e la formazione del personale tecnico e amministrativo nell'Europa moderna, W. Fischer e P. Lundgreen[149] hanno insistito in riferimento al caso francese sulla solida tradizione che lega la *noblesse de robe* d'antico regime ai *fonctionnaires*, che troveranno poi piena legittimazione nel XIX secolo, reclutati attraverso le *grandes écoles*. Se ad uno sguardo di lunga durata tale tesi appare oltre che suggestiva anche attendibile, considerando il ruolo strutturale svolto, sia pure in differenti contesti «costituzionali», da questi due gruppi sociali privilegiati, molti distinguo vanno però fatti in merito all'altra tesi di fondo, vale a dire riguardo alla «mediazione» che il mondo della *robe* avrebbe assicurato alla monarchia francese nel reclutamento del personale tecnico e amministrativo.

Lasciando da parte quest'ultimo tipo di personale, ma anche in questo caso non si può tener conto solo della comune origine sociale, senza considerare cioè le profonde differenze di mentalità e di atteggiamenti politici esistenti all'interno di tale personale (si pensi per fare solo un esempio al caso, emblematico, dei fratelli d'Ormesson: appartenenti ad una famiglia di *robe*, uno, Louis, «president à mortier» del parlamento di Parigi si battè con energia, fino all'esilio, contro la soppressione dei parlamenti al tempo di Maupeou, l'altro, Marie-François, intendente delle finanze e consigliere di Stato fu invece uno dei più strenui sostenitori della riforma del cancelliere, al punto d'essere nominato consigliere onorario del nuovo parlamento)[150], per quanto riguarda gli ingegneri dei «ponts et chaussées» il legame con questo strato sociale è quasi del tutto assente in modo diretto, come abbiamo indicato, e poco significativo da un punto di vista più generale. Questi ultimi, generalmente reclutati «du sein de la Bourgeoisie»[151], erano infatti più solidamente legati con quel

[149] W. Fischer - P. Lundgreen, *Il reclutamento e l'addestramento*, cit. (gli autori forniscono uno sguardo comparato sui casi di Gran Bretagna, Francia e Prussia).

[150] Cfr. F. Mosser, *Les intendants*, cit., pp. 12 ss.

[151] ANP, F[14] 11052: «Observations relatives», cit.

tipo di personale che, nonostante l'origine sociale, non si può inserire *tout court*, senza ulteriori specificazioni, nella *noblesse de robe*, vale a dire intendenti provinciali e membri dell'amministrazione statale, come si ricava ampiamente da quanto abbiamo riferito e dall'accomunamento di ingegneri e intendenti nelle critiche e negli attacchi provenienti dal *milieu* parlamentare.

Per formazione, ruolo amministrativo e mentalità centralizzatrice, gli «ingénieurs des ponts et chaussées» riassumono già le caratteristiche del moderno funzionario (pur restando giuridicamente dei *commissaires*). Essi rappresentano uno degli esempi più interessanti di quella «élite de fonction publique»[152] che, già costituitasi alla fine dell'*ancien régime*, passò indenne attraverso la rivoluzione e si affermò pienamente nel corso del XIX secolo.

[152] Cfr. M. Reinhard, *Élite et noblesse*, cit.; alcuni ingegneri dei «ponts et chaussées» entrarono a far parte nella seconda metà del Settecento di quella «noblesse des talents» di cui parla Reinhard (oltre a Perronet, gli ispettori generali Gendrier, Bouchet, Cadet de Limay, Lamandé: F. De Dartein, *Notice*, cit., p. 73).

Fonti e bibliografia

Fonti e bibliografia

Fonti

Avendo descritto in nota per esteso i documenti di volta in volta citati, ci limitiamo ad indicare soltanto il numero di catalogazione dei cartoni e delle buste direttamente consultati ed utilizzati, facendo seguire, nel caso dell'ENPC, l'intestazione generale che si ricava dal Catalogo a stampa dei manoscritti.

Per comodità, si sono utilizzate le seguenti *abbreviazioni*:
ANP, Archives Nationales, Paris.
ENPC, Bibliothèque de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

ANP, F^{14} 155.

ANP, F^{14} 182 B.

ANP, F^{14} 2147.

ANP, F^{14} 2154^{1} à 2341^{2} (*dossiers* ingegneri, sondaggio).

ANP, F^{14} 9773 à 9872 («Collection Poterlet», sondaggio).

ANP, F^{14*} 10906^{2} - 10906^{3}.

ANP, F^{14} 11052.

ANP, F^{14} 11053.

ANP, F^{14} 11062.

ENPC, ms 233: «Précis des assemblées des ponts et chaussées tenues chez M. Trudaine pour l'examen de différents projets, 1747 à 1773».

ENPC, ms 266: «Journal des séances de l'assemblée des ponts et chaussées de 1748 à 1773».

ENPC, ms 1039: de La Roche, «Notes historiques sur le corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées», 1790.

ENPC, ms 1447: Saint-André, «Mémoire adressé à Trudaine sur l'organisation du Corps des ponts et chaussées», Dijon 1752.

ENPC, ms 1835: «Pièces diverses relatives aux ponts et chaussées avant et après 1789».

ENPC, ms 1911 (1-50): «États des talens des Éleves...», 1748-1797.

ENPC, ms 1925: «Ponts et chaussées. Direction des employés. Généralités d'Alençon, Orléans, Caen, Châlons, Besançon, Dijon, Grenoble, Dombes. 1747 et années suivantes».

ENPC, ms 1926: «Ponts et chaussées. Direction des employés. Généralités de Soissons, Tours, Paris, Rouen et Poitiers. Années 1747 et suivantes».

ENPC, ms 2045: «Province de Bretagne. Routes, ponts et navigation. Projets et notes diverses».

ENPC, ms 2146 (1-2): «Personnel des ponts et chaussées. Pièces relatives au Corps avant et après la révolution, correspondance».

ENPC, ms 2154: «École des ponts et chaussées. Pièces relatives à l'administration et à l'enseignement de l'École».

ENPC, ms 2432: «École des ponts et chaussées. Pièces relatives à l'organisation, à l'enseignement et aussi à l'emplacement de l'École, principalement pendant les premières années de la Révolution».

ENPC, ms 2434: Leclerc-Labouvée, «Mémoire sur le Corps des ponts et chaussées où l'on propose les moyens d'exciter au plus haut degré les talents et l'émulation parmi tous les ingénieurs du royaume», 1784.

ENPC, ms 2629 bis: «Collection de documents sur l'histoire du Corps et de l'École des ponts et chaussées».

ENPC, ms 2630 (I-II): «Corps et École des ponts et chaussées. Pièces relatives à l'histoire du Corps et de l'École des ponts et chaussées».

ENPC, ms 2636: «Pièces relatives à l'histoire du Corps et de l'École des ponts et chaussées. Dates diverses».

ENPC, ms 2866: «Bureau des élèves de l'École des ponts et

chaussées. Correspondances, pièces relatives aux examens et autres de 1747 à 1759».

ENPC, ms 2867: «États des ouvrages faites par les dessinateurs du Bureau des Ponts et Chaussées...».

ENPC, «Archives enseignement, XVIII-XIX siècles. Concours de style, 1778-1812».

ENPC, «Fichier bio-bibliographique des ingénieurs des Ponts et Chaussées des origines aux années 1950-1955» (Fichier Richard), 16 voll. di schede manoscritte.

Bibliografia

Vengono qui elencate, in ordine alfabetico, le opere a vario titolo connesse col tema trattato, siano esse coeve a quest'ultimo, siano invece successive.

Le opere elencate nella presente bibliografia sono solo quelle direttamente impiegate nella stesura del lavoro e in esso già citate in nota.

Alatri Paolo, *Parlamenti e lotta politica nella Francia del Settecento*, Bari 1977.

Alimento Antonella, *Politica e amministrazione: alcune riflessioni sulla monarchia francese d'ancien régime*, in «Rivista storica italiana», XCVI, 1984, pp. 637-679.

Alimento Antonella, *Riforme fiscali e lotta politica in Francia nel XVIII secolo: progetti e iniziative del Contrôle général des finances per un catasto generale*, Tesi di dottorato in «Storia (storia della società europea)», Università di Firenze e di Pisa, 1989.

Alliès Paul, *L'invention du territoire*, Grenoble 1980.

Andrieux (le Capitaine), *Trudaine, sa vie, son oeuvre, ses idées*, Clermont-Ferrand 1922 (Thèse Droit, Lyon 1921-22).

Antoine Michel, *Le discours de la Flagellation (3 mars 1766)*, in *Recueil de travaux offerts à M. Clovis Brunel*, Paris 1955, I, pp. 33-37.

Antoine Michel, *Le fonds du Conseil d'État du Roi aux Archives Nationales. Guide des recherches*, Paris 1955.

Antoine Michel, *Le mémoire de Gilbert de Voisins sur les cassations. Un épisode des querelles entre Louis XV et les parlements (1767)*, in «Revue historique de droit français et étranger», XXXVI, 1958, pp. 1-33.

Antoine Michel, *Le Conseil du Roi sous le règne de Louis XV*, Paris-Genève 1970.

Antoine Michel, *Le Conseil royal des finances au XVIII siècle et le registre E 3659 des Archives Nationales*, Genève-Paris 1973.

Antoine Michel, *La notion de subdélégation dans la monarchie de l'Ancien Régime*, in «Bibliothèque de l'Ecole des Chartes», CXXXII, 1974, pp. 267-287.

Antoine Michel, *Les subdélégués généraux des intendances*, in «Revue historique de droit français et étranger», LIII, 1975, pp. 395-435.

Antoine Michel, *Le gouvernement et l'administration sous Louis XV. Dictionnaire biographique*, Paris 1978.

Antoine Michel, *L'administration centrale des finances en France du XVI au XVIII siècle*, in Paravicini Werner - Werner Karl Ferdinand (edd), *Histoire*, cit., pp. 511-533.

Antoine Michel, *Le testament de Louis XV*, in *Hommages à Roland Mousnier: clientèles et fidélités en Europe à l'Epoque moderne*, Paris 1981, pp. 91-103.

Antoine Michel, *Colbert et la révolution de 1661*, in Mousnier Roland (ed), *Un nouveau Colbert*, cit., pp. 99-109.

Antoine Michel, *La monarchie française de François I à Louis XVI*, in Le Roy Ladurie Emmanuel (ed), *Les monarchies*, Paris 1986, pp. 185-208.

Antoine Michel, *La monarchie absolue*, in Baker Keith Michael (ed), *The French Revolution*, cit., I, pp. 3-24.

Appolis Émile, *Les états de Languedoc au XVIII siècle. Comparaison avec les états de Bretagne*, in *L'organisation corporative*, cit., (Études, II), Louvain 1937, pp. 129-148.

Appolis Émile, *La construction des routes royales en Languedoc au XVIII siècle*, Albi 1941 (Bibliothèque de la Revue du Tarn).

Appolis Émile, *Les États de Languedoc et les Routes royales au XVIII siècle*, in *X Congrès international des sciences historiques*,

Rome 1955, (Études, XVIII), Louvain-Paris 1958, pp. 215-236.

Arbellot Guy, *La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII siècle*, in «Annales E.S.C.», XXVIII, 1973, pp. 765-791.

Arbellot Guy, *Arthur Young et la circulation en France*, in «Revue d'histoire moderne et contemporaine», XXXI, 1981, pp. 328-334.

Arbellot Guy, *Les tournées de Jean-Rodolphe Perronet sur les routes de France, 1754-1763*, in «Annales des Ponts et Chaussées», 1981, 3° trim., pp. 64-71.

Arbellot Guy - Lepetit Bernard (edd), *Atlas de la Révolution française*, 1. *Routes et communications*, Paris 1987.

Arbellot Guy - Goubert Jean-Pierre - Mallet Jacques - Palazot Yvette, *Carte des généralités, subdélégations et élections en France à la veille de la Révolution de 1789*, Paris 1988.

Ardascheff Paul, *Les intendants de province sous Louis XVI*, Paris 1909.

Artz Frederick B., *Les débuts de l'éducation technique en France (1500-1700)*, in «Revue d'histoire moderne», XII, n.s. VI, 1937, pp. 469-519.

Artz Frederick B., *L'éducation technique en France au XVIII siècle (1700-1789)*, in «Revue d'histoire moderne», XIII, n.s. VII, 1938, pp. 361-407.

Aucoc Léon, *Conférence faite à l'École impériale des ponts et chaussées sur l'histoire de l'administration et du corps des ingénieurs des ponts et chaussées*, in «Annales des ponts et chaussées», XII, s. 4, 1866, pp. 273-307.

Azimi Vida, *La discipline administrative sous l'Ancien Régime*, in «Revue historique de droit français et étranger», LXV, 1987, pp. 45-70.

Azimi Vida, *Les traitements des agents publics sous l'Ancien Régime*, in «Revue historique de droit français et étranger», LXVII, 1989, pp. 429-468.

Baker Keith Michael, *Les débuts de Condorcet au secrétariat de l'Académie royale des sciences (1773-1776)*, in «Revue d'histoire des sciences», XX, 1967, pp. 229-280.

Baker Keith Michael, *Politique et opinion publique sous l'ancien régime*, in «Annales E.S.C.», XLII, 1987, pp. 41-71.

Baker Keith Michael (ed), *The French Revolution and the creation of modern political culture*, I: *The Political culture of the Old Regime*, Oxford-New York 1987.

Barberis Walter, *Le armi del Principe: la tradizione militare sabauda*, Torino 1988.

Barbiche Bernard, *Une révolution administrative: la charge de grand voyer de France*, in Stegmann André (ed), *Pouvoir et institutions en Europe au XVI siècle*, Paris 1987, pp. 283-296.

Basdevant-Gaudemet Brigitte, *Aux origines de l'Etat moderne. Charles Loyseau, 1564-1627, théoricien de la puissance publique*, Paris 1976.

Ben-David Joseph, *Scienza e Società. Uno studio comparato del ruolo sociale dello scienziato* (1971), Bologna 1975.

Biauzat Jean-François Gaultier de, *Projet motivé d'articles additionnels à la loi, du 19 janvier 1791, Relative à l'organisation des Ponts et Chaussées*, Paris 1791.

Bickart Roger, *Les Parlements et la notion de souveraineté nationale au XVIII siècle*, Paris 1932.

Bien David D., *La réaction aristocratique avant 1789: l'exemple de l'armée*, in «Annales E.S.C.», XXIX, 1974, pp. 23-48 e 505-534.

Biral Alessandro - Morachiello Paolo, *Immagini dell'ingegnere tra Quattro e Settecento, filosofo, soldato, politecnico*, Milano 1985.

Birembaut Arthur, *L'enseignement de la minéralogie et des techniques minières*, in Taton René (ed), *Enseignement*, cit., pp. 365-418.

Blanchard Anne, *Les ingénieurs du «roy» de Louis XIV à Louis XVI. Étude du corps des fortifications*, Montpellier 1979.

Blanchard Anne, *Dictionnaire des ingénieurs militaires, 1691-1791*, Montpellier 1981.

Blanchard Anne, *Les ingénieurs géographes du Roi*, in *Espace français*, cit., pp. 87-88.

Blanco Luigi, *La storiografia «corporativa» e «costituzionale» di

Émile Lousse: osservazioni e linee di verifica, in «Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento», XIII, 1987, pp. 271-326.

Blin Léon, *Questions routières et pouvoirs provinciaux. L'affaire de la montagne de Mouron 1769-1786*, in «Annales de Bourgogne», VI, 1934, pp. 7-46.

Blin Léon, *Le procès de Pierre Morin ingénieur de Bourgogne de 1710 à 1736*, in «Mémoires de la Société pour l'histoire du droit et des institutions des anciens pays bourguignons, comtois et romands», 1973-1974, n. 32, pp. 209-241.

Bloch Marc, *Pour une histoire comparée des sociétés européennes*, in «Revue de synthèse historique», XX, n.s., 1928 (ripubblicato in *Mélanges historiques*, Paris 1963, I, pp. 16-40).

Bloch Marc, *Les plans cadastraux de l'ancien régime*, (1943), ripubblicato in *Mélanges historiques*, Paris 1963, II, pp. 577-592.

Bloch Marc, *La fine della comunità e la nascita dell'individualismo agrario nella Francia del XVIII secolo*, Milano 1979.

Bluche François, *L'origine des magistrats du parlement de Paris au XVIII siècle (1715-1771). Dictionnaire généalogique* (Mémoires publiés par la Fédération des sociétés historiques et archéologiques de Paris et de l'Ile-de-France), Paris 1956.

Böckenförde Ernst-Wolfgang, *La storiografia costituzionale tedesca nel secolo decimonono. Problematica e modelli dell'epoca*, Milano 1970.

Bodin Jean, *Les six livres de la République*, (1576), Aalen 1961.

Boland G., recensione a Lousse Émile, *La société d'ancien régime*, in «Revue d'histoire ecclésiastique», XL, 1944, pp. 244-251.

Boldt Hans, *Otto Brunner. Zur Theorie der Verfassungsgeschichte*, in «Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento», XIII, 1987, pp. 39-61.

Bonnerot J., *Les routes de France*, Paris 1926.

Bordes Christian - Morange Jean (edd), *Turgot, économiste et administrateur, Actes d'un séminaire organisé par la Faculté de Droit et des Sciences Économiques de Limoges pour le bicentenaire de la mort de Turgot 8, 9 et 10 Octobre 1981*, Paris 1982.

Bordes Maurice, *D'Étigny et l'administration de l'intendance d'Auch (1751-1767)*, 2 voll., Auch 1957.

Bordes Maurice, *Les intendants de Louis XV*, in «Revue historique», LXXXIV, 1960, pp. 45-62.

Bordes Maurice, *Les intendants éclairés de la fin de l'Ancien Régime*, in «Revue d'histoire économique et sociale», XXXIX, 1961, pp. 57-83.

Bordes Maurice, *Une grande circonscription administrative du XVIII siècle: l'Intendance d'Auch*, in «L'information historique», XXIV, 1962, n. 1, pp. 1-15.

Bordes Maurice, *Un Intendant éclairé de la fin de l'Ancien Régime, Claude-François Bertrand de Boucheporn*, in «Annales du Midi», LXXIV, 1962, pp. 177-194.

Bordes Maurice, *Les routes de la généralité d'Auch à la fin de l'Ancien Régime*, in «Bulletin de la Société archéologique, historique, littéraire et scientifique du Gers», LXX, 1969, pp. 331-344 e 510-528.

Bordes Maurice, *L'administration provinciale et municipale en France au XVIII siècle*, Paris 1972.

Boscary Gérard, *L'assemblée provinciale de Haute-Guyenne (1779- 1790)*, Paris 1932 (Thèse Droit).

Boulet-Sautel Marguerite, *Police et administration en France à la fin de l'ancien régime. Observations terminologiques*, in Paravicini Werner - Werner Karl Ferdinand (edd), *Histoire*, cit., pp. 47-51.

Bourdieu Pierre, *La noblesse d'État. Grandes écoles et esprit de corps*, Paris 1989.

Bourgeon Jean-Louis, *Colbert et les corporations: l'exemple de Paris*, in Mousnier Roland (ed), *Un nouveau Colbert*, cit., pp. 241-253.

Boyé Pierre, *Les travaux publics et le régime des corvées en Lorraine au XVIII siècle*, in «Annales de l'Est», XIII, 1899, pp. 380-431 e 529-559.

Bradley Margaret, *Civil engineering and social change: the early history of the Paris 'Ecole des ponts et chaussées'*, in «History of Education», XIV, 1985, n. 3, pp. 171-183.

Brambilla Elena, *Le professioni scientifico-tecniche a Milano e*

la riforma dei collegi privilegiati (sec. XVII-1770), in Barbarisi Gennaro (ed), *Ideologia e scienza nell'opera di Paolo Frisi (1728-1784)*, Milano 1987, pp. 345-446.

Brancourt Jean-Pierre, *Des «estats» à l'Etat: évolution d'un mot*, in «Archives de philosophie du droit», 1976, n. 21, pp. 39-54.

Braudel Fernand, *L'identità della Francia. Spazio e storia*, Milano 1986.

Bruneau Daniel, *Les routes du Berry aux XVII et XVIII siècle*, in «Revue de l'Académie du Centre», XCII, 1966, pp. 33-69; XCIII, 1967, pp. 51-85; XCIV, 1968, pp. 53-66; XCV, 1969, pp. 66-74; XCVI, 1970, pp. 46-66; XCVII, 1971, pp. 63-72; XCVIII, 1972, pp. 35-55; XCIX, 1973, pp. 75-87; C, 1974, pp. 69-83.

Brunner Otto, *Per una nuova storia costituzionale e sociale*, Milano 1970.

Brunner Otto, *Terra e potere. Strutture pre-statuali e pre-moderne nella storia costituzionale dell'Austria medievale* (1939), Milano 1983.

Brunot A. - Coquand R., *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris 1982.

Brunot Ferdinand, *Histoire de la langue française des origines à 1900*, VII: *La propagation du français en France jusqu'à la fin de l'ancien régime*, Paris 1926.

Buisseret David - Barbiche Bernard, *Sully et la surintendance des finances*, in «Bibliothèque de l'Ecole des Chartes», CXXIII, 1965, pp. 538-543.

Buisseret David, *The Communications of France during the Reconstruction of Henri IV*, in «The economic History Review», XVIII, s. 2, 1965, pp. 267-277.

Cam Helen M., *The Commission for the History of Representative and Parliamentary Institutions 1936-1966*, in *XII Congrès International des Sciences historiques*, Wien 1965, (Études XXXI), Louvain-Paris 1966, pp. IX-XII.

Carcassonne Elie, *Montesquieu et le problème de la constitution française au XVIII siècle* (1927), Genève 1970.

Carré Henri, *Louis XV (1715-1774)*, in Lavisse Ernest (ed), *Histoire de France illustrée depuis les origines jusqu'à la Révolution*, VIII. II, Paris 1911.

Castellano Aldo, *Storia documentaria del Corps des ponts et chaussées (1716-1815)*, Tesi di laurea sostenuta alla Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano, a.a. 1973-74.

Cavaillès Henri, *La route française, son histoire, sa fonction*, Paris 1946.

Cervelli Innocenzo, *Ceti e assolutismo in Germania. Rassegna di studi e problemi*, in «Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento», III, 1977, pp. 431-512.

Cervelli Innocenzo, *Ceti territoriali e Stato moderno in Germania: un problema storico e storiografico*, in Musi Aurelio (ed), *Stato e pubblica amministrazione*, cit., pp. 155-178.

Chabod Federico, *Y a-t-il un État de la Renaissance?*, in *Scritti sul Rinascimento*, Torino 1967, pp. 591-623.

Chamberland A., *La tournée de Sully et de Rybault dans les généralités en 1596*, in *Cinquantenaire de la Société archéologique d'Eure-et-Loir*, Chartres 1909, pp. 3-15.

Chartier Roger, *Un recrutement scolaire au XVIII siècle: l'École Royale du Génie de Mézières*, in «Revue d'histoire moderne et contemporaine», XXIII, 1973, pp. 353-375.

Chartier Roger, *Les deux France. Histoire d'une géographie*, in «Cahiers d'histoire», XXIII, 1978, pp. 393-415.

Chatelard L., *La corvée royale dans le Lyonnais (1720-1789)*, in «Revue d'histoire de Lyon», VII, 1908, pp. 161-185.

Chaumont de La Galaizière Antoine, *Mémoire sur les corvées*, 1785.

Chaumont de La Millière Antoine Louis, *Mémoire sur le département des ponts et chaussées*, A Paris, janvier 1790.

Chaumont de La Millière Antoine Louis, *Supplément au Mémoire de M. De La Millière sur le Département des Ponts et Chaussées; ou Réponses à deux Écrits relatifs à ce Mémoire, qui ont paru depuis sa publication*, A Paris, septembre 1790.

Chaumont de La Millière Antoine Louis, *Observations de M. De La Millière, sur un écrit de M. Biauzat, Député à l'Assemblée Nationale, relatif à l'organisation des ponts et chaussées*, Paris 1791.

Chaunu Pierre, *La civilisation de l'Europe des Lumières*, Paris 1971.

Cheguillaume Henri, *Les fonctionnaires de province au XVIII siècle. Perronet, ingénieur de la généralité d'Alençon (1737-1747)*, Alençon 1891.

Chicoteau Yves - Picon Antoine, *Forme, technique et idéologie: les ingénieurs des Ponts et Chaussées à la fin du XVIII siècle*, in «Culture technique», 1982, n. 7, pp. 188-197.

Choullier Ernest, *Les Trudaine*, Arcis-sur-Aube 1884.

Clement Pierre, *Histoire de Colbert et de son administration*, Paris 1874, 2 voll.

Clement F. Pierre, *La corvée des chemins en France et spécialement en Poitou sous les intendants de Blossac et Boula de Nanteuil, 1751-1790*, Poitiers 1899.

Coeuret Georges, *L'assemblée provinciale de Haute-Normandie (1787- 1789)*, Paris, 1927.

Comparato Vittor Ivo, *Note sulla teoria della funzione pubblica in Bodin*, in *L'educazione giuridica*, IV: *Il pubblico funzionario: modelli storici e comparativi*; t. II: *L'età moderna*, Perugia 1981, pp. 3-15.

Condorcet Jean-Antoine-Nicolas de Caritat, marquis de, *Vie de M. Turgot*, (Londres 1786), Genève 1972.

Condorcet Jean-Antoine-Nicolas de Caritat, marquis de, *Éloge de M. Trudaine*, in Condorcet O'Connor A. - Arago M.F. (edd), *Oeuvres de Condorcet*, Paris 1847, II, pp. 206-238.

[Condorcet Jean-Antoine-Nicolas de Caritat, marquis de], *Essai sur la constitution et les fonctions des assemblées provinciales*, s.l., 1788.

Construire des ponts au XVIII siècle. L'oeuvre de J.R. Perronet, Paris 1987.

Coornaert Émile, *Les corporations en France avant 1789* (1941), Paris 1968.

Cotelle M., *Esquisse historique sur l'institution des ponts et chaussées en France*, Paris 1848.

Cotelle T.-A., *Mémoire sur l'ancienne corvée des chemins*, in «Séances et travaux de l'Académie des Sciences morales et politiques», XIX, 1851, pp. 285-298.

Couderc J., *Essai sur l'administration et le corps royal des ponts et chaussées, depuis leur origine jusqu'à nos jours*, Paris 1829.

D'Agostino Guido (ed), *Le istituzioni parlamentari nell'Ancien Régime*, Napoli 1980.

D'Agostino Guido, *Le istituzioni parlamentari nell'Ancien Régime: tra storia e storiografia*, introduzione a *Le istituzioni parlamentari*, cit., pp. IX-XCI.

D'Agostino Guido, *Gli studi di É. Lousse (1933-1953): la concezione costituzionale dei corporativisti e la concezione istituzionale dei parlamentaristi*, in D'Agostino-De Simone-Mattozzi, *Argomenti di storia delle istituzioni parlamentari*, Napoli 1975, pp. 5-50.

Dainville François de, *Enseignement des «géographes» et des «géometres»*, in Taton René (ed), *Enseignement*, cit., pp. 481-491.

Dartein F. De, *La vie et les travaux d'Emiland Gauthey*, in «Annales des Ponts et Chaussées», LXXIV, s. 8, 1904, pp. 5-130.

Dartein F. De, *La vie et les travaux de Jean-Rodolphe Perronet, premier ingénieur des ponts et chaussées créateur de l'Ecole des ponts et chaussées. Le Pont de la Concorde à Paris. Notice descriptive et historique*, in «Annales des Ponts et Chaussées», LXXVI, s. 8, 1906, pp. 5-148.

Dartein F. De, *Notice sur le régime de l'ancienne Ecole des Ponts et Chaussées et sur sa transformation à partir de la Revolution*, Paris 1906.

Dartigue-Peyrou C., *Dupré de Saint-Maur et le problème de la corvée. Le conflit entre l'intendant de Guyenne et le parlement de Bordeaux (1776-1785)*, Mont-de-Marsan 1936.

Delaume Geneviève, *Le Bureau des finances de la Généralité de Paris*, Paris 1966.

Delorme Suzanne, *Une famille de grands commis de l'État: les Trudaine*, in «Revue d'histoire des sciences et de leurs applications», III, 1950, pp. 101-109.

De Mattia Fausto - De Negri Felicita, *Il corpo di ponti e strade dal decennio francese alla riforma del 1826*, in Massafra Angelo (ed), *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società e istituzioni*, Bari 1988, pp. 449-468.

Dhombres Jean, *L'École polytechnique et ses historiens*, introduzione a Fourcy Ambroise, *Histoire de l'École Polytechnique* (1828), Paris 1987, pp. 7-69.

Dhombres Jean et Nicole, *Naissance d'un nouveau pouvoir: sciences et savants en France 1793-1824*, Paris 1989.

Dhondt Jan, *«Ordres» ou «Puissances». L'exemple des états de Flandre*, in «Annales E.S.C.», V, 1950, pp. 289-305 (tr. it. in Rotelli Ettore - Schiera Pierangelo (edd), *Lo Stato moderno*, cit., I, pp. 247-266).

Diaz Furio, *Filosofia e politica nel Settecento francese* (1962), Torino 1972.

Dictionnaire de l'Académie françoise (1694), Genève 1981.

Dipper Christoph, *Otto Brunner aus der Sicht der frühneuzeitlichen Historiographie*, in «Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento», XIII, 1987, pp. 73-96.

Dockès Pierre, *Lo spazio nel pensiero economico dal XVI al XVIII secolo* (1969), Milano 1971.

Domat Jean, *Le Droit public, suite des «Loix civiles dans leur ordre naturel»*, Paris 1697.

Dorbeau (general), *L'École de Mézières*, in «Revue du génie militaire», LXXVI, 1937, pp. 311-346 e 443-469.

[Duclos Charles Pinot], *Essais sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées*, Amsterdam 1759.

[Duclos Charles Pinot], *Réflexions sur la corvée des chemins, ou Supplément à l'«Essai sur la voierie» pour servir de réponse à la critique de «l'Ami des hommes»*, La Haye 1762.

Ducrocq Th., *M. de Blossac et les enquêtes administratives en Poitou de 1775, 1776 et 1777 sur la corvée des grands chemins*, in «Mémoires de la Société des Antiquaires de l'Ouest», IV, s. 2, 1881, pp. 463-485.

Dumas François, *La généralité de Tours au XVIII siècle. L'administration de l'intendant du Cluzel (1766-1783)*, Paris 1894.

Dumont François, *Royauté française et monarchie absolue au XVII siècle*, in «XVII siècle», XV, 1963, pp. 3-29.

Dumont François, *États «généraux» et états «particuliers» dans les provinces françaises*, in *Album É. Lousse*, Louvain-Paris s.d., IV, pp. 27-41.

Dupont de Nemours Pierre-Samuel, *De l'administration des chemins*, Pekin 1767.

Dupont de Nemours Pierre-Samuel, *Mémoires sur la vie et les ouvrages de M. Turgot, ministre d'état*, Philadelphie 1782.

Dupré de Saint-Maur Nicolas, *Lettre d'un subdélégué de la généralité de la Guienne à M. le duc de ***, relativement aux corvées*, 1784.

Dupré de Saint-Maur Nicolas, *Mémoire important sur l'administration des corvées, dans la généralité de Guyenne, et observations sur les remontrances du parlement de Bordeaux, du 13 mai 1784*, Paris 1784.

Durand Georges, *Etats et institutions XVI-XVIII siècles*, Paris 1969.

Ebenstein Bernard, *Turgot vu par Condorcet. Elements d'une hagiographie*, in Bordes Christian - Morange Jean (edd), *Turgot économiste et administrateur*, cit., pp. 197-204.

Egret Jean, *Louis XV et l'opposition parlementaire 1715-1774*, Paris 1970.

Éloge de M. Trudaine, Lû à l'Assemblée publique de l'Académie des Sciences, le 5 avril 1769, Paris 1772.

Emmery H.C., *Notice abrégée sur l'histoire, l'organisation et l'utilité sociale de l'institution des ponts et chaussées en France*, Paris 1839.

Encyclopédie, ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres. Mis en ordre et publié par M. Diderot et quant à la Partie Mathématique par M. D'Alembert, (1751-1765), Livourne 1770.

Encyclopédie méthodique, ou par ordre de matières. Jurisprudence, Paris 1782-89; *Manufactures, arts et métiers*, Paris 1785.

Esmonin Edmond, *Les arrêts du Conseil sous l'Ancien régime*, (1938), in *Études sur la France des XVII et XVIII siècles*, Paris 1964, pp. 183-199.

Esmonin Edmond, *Les origines et les débuts des subdélégués des intendants*, in «Bulletin de la Société d'Histoire moderne», décembre 1946, ripubblicato in *Études sur la France des XVII et XVIII siècles*, Paris 1964, pp. 131-138.

Espace français. Vision et aménagement, XVI-XIX siècle, Exposition organisée par la Direction des Archives de France,

Ministère de la Culture et de la Communication, Archives Nationales, Hôtel de Rohan, septembre 1987-janvier 1988.

Etlin Richard, *L'air dans l'urbanisme des lumières*, in «Dix-huitième siècle», 1977, n. 9, pp. 123-134.

Faure Edgar, *Les bases expérimentales et doctrinales de la politique économique de Turgot. La période de Limoges, 1761- 1774*, in «Revue historique de droit français et étranger», XXXIX, s. 4, 1961, pp. 255-295 e 382-447.

Fayet Joseph, *La révolution française et la science 1789-1795*, Paris 1960.

Febvre Lucien, *Que la France se nomme diversité. A propos de quelques études jurassiennes*, in «Annales E.S.C.», I, 1946, pp. 271-274.

Ferrière Claude-Joseph de, *Dictionnaire de droit et de pratique, contenant l'explication des termes de droit, d'ordonnances, de coutumes et de pratique. Avec les jurisdictions de France*, Paris 1740².

Ferrone Vincenzo, *Tecnocrati militari e scienziati nel Piemonte dell'antico regime. Alle origini della Reale Accademia delle Scienze di Torino*, in «Rivista storica italiana», XCVI, 1984, pp. 414-509.

Fichet-Poitrey Françoise, *La politique d'aménagement et les fonctions techniques. Le corps des ponts et chaussées du génie civil à l'aménagement du territoire*, Paris 1982.

Filon François, *L'ingénieur Lamblardie (1747-1797)*, in «Revue de Géographie», 1897, pp. 5-40.

Fischer Wolfram - Lundgreen Peter, *Il reclutamento e l'addestramento del personale tecnico e amministrativo*, in Tilly Charles (ed), *La formazione degli Stati nazionali nell'Europa occidentale*, (1975), Bologna 1984, pp. 297-395.

Flammermont Jules, *Le chancelier Maupeou et les parlements*, Paris 1883.

Fortier Bruno, *La maîtrise de l'eau*, in «Dix-huitième siècle», 1977, n. 9, pp. 193-201.

Fournier Pierre-François, *L'origine du mot «chaussée»*, in «Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des travaux historiques et scientifiques», I, 1960, pp. 41-53.

Fréville Henri, *L'intendance de Bretagne (1689-1790). Essai sur l'histoire d'une intendance en Pays d'Etats au XVIII siècle*, 3 voll., Rennes 1953.

Fromont Henri, *Essai sur l'administration de l'assemblée provinciale de la généralité d'Orléans (1787-1790)*, Thèse droit, Paris 1907.

Furetière Antoine, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes, et les termes de toutes les sciences et des arts*, A La Haye et Rotterdam 1690 (reed. *Le Dictionnaire Universel d'Antoine Furetière*, Paris 1978).

Gaudry Jules, *Notice sur les travaux de M. Lebon d'Humbersin*, Paris 1862 (estratto da «L'Invention»).

Gazier Denise, *Aperçu sur l'évolution de l'Ecole des ponts et chaussées depuis sa création jusqu'à nos jours*, in *Ecole nationale des ponts et chaussées*, «Regards sur la France», 1961, pp. 3-26.

Gigot Jean-Gabriel, *Philibert Orry, comte de Vignory, intendant en Roussillon*, in «Les Cahiers haut-marnais», 1958, n. 52, pp. 17-22.

Gille Bertrand, *Les sources statistiques de l'histoire de France des enquêtes du XVII siècle à 1870*, Genève-Paris 1964.

Gillispie Charles C., *Scienza e potere in Francia alla fine dell'Ancien Régime*, Bologna 1983.

Guenée Bernard, *L'histoire de l'État en France à la fin du Moyen Age vue par les historiens français depuis cent ans*, in «Revue historique», LXXXVIII, 1964, pp. 331-360 (tr. it. in Rotelli Ettore - Schiera Pierangelo (edd), *Lo Stato moderno*, cit., I, pp. 113-144).

Guenée Bernard, *Espace et État dans la France du Bas Moyen Age*, in «Annales E.S.C.», XXIII, 1968, pp. 744-758.

Guérin Louis, *L'intendant de Cypierre et la vie économique de l'Orléanais, 1760-1785*, Mayenne 1938.

Guillerme Jacques, *Roland de la Platière et les patiences de l'inspection méthodique*, in Thépot André (ed), *L'ingénieur dans la société française*, Paris 1985, pp. 13-18.

Guttin Jacques, *Vauban et le corps des ingénieurs militaires*, Paris 1957 (Thèse).

Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile, criminelle, canonique et bénéficiale*, Paris 1784.

Habermas Jürgen, *Storia e critica dell'opinione pubblica*, Bari 1977.

Hampton John, *Nicolas Antoine Boulanger et la science de son temps*, Genève-Lille 1955.

Harouel Jean-Louis, *Les fonctions de l'alignement dans l'organisme urbain*, in «Dix-huitième siècle», 1977, n. 9, pp. 135-149.

Harouel Jean-Louis, *L'urbanisme des intendants au siècle des Lumières: pour une juste appréciation de l'oeuvre urbanistique de Turgot*, in Bordes Christian - Morange Jean (edd), *Turgot économiste et administrateur*, cit., pp. 251-262.

Hartung Fritz - Mousnier Roland, *Quelques problèmes concernant la monarchie absolue*, in *Relazioni del X Congresso Internazionale di Scienze Storiche* (Roma 1955), IV: *Storia moderna*, Firenze 1955, pp. 3-55.

Hasquin Hervé, *Sur les préoccupations statistiques en France au XVII siècle*, in «Revue belge de philologie et d'histoire», XLIX, 1971, n. 4, pp. 1095-1118.

Henry Charles, *Correspondance inédite de Condorcet et de Turgot. 1770-1779*, Paris 1883; Genève 1970.

Hinrichs Ernst, *«Giustizia» contro «amministrazione». Aspetti del conflitto politico interno al sistema nella crisi dell'ancien régime*, in Capra Carlo (ed), *La società francese dall'Ancien Régime alla Rivoluzione*, Bologna 1982, pp. 199-227.

Hintze Hedwig, *Staatseinheit und Föderalismus im alten Frankreich und in der Revolution*, Berlin und Leipzig 1928; Frankfurt am Main 1989.

Hintze Otto, *Stato e società*, Bologna 1980.

Höfer Anette-Reichardt Rolf, *Honnête homme, Honnêteté, Honnêtes gens*, in Reichardt Rolf - Schmitt Eberhard (edd), *Handbuch politisch-sozialer Grundbegriffe in Frankreich 1680-1820*, München 1986, pp. 7-73.

Hugues Gustave d', *Essai sur l'administration de Turgot dans la généralité de Limoges*, Paris 1859.

Hyenne S.-E., *De la corvée en France et en particulier dans l'ancienne province de Franche-Comté*, Besançon 1862.

Imberdis Franck, *Le réseau routier de l'Auvergne au XVIII siècle, ses origines et son évolution*, Paris 1967.

Isnard Achille Nicolas, *Observations sur le principe qu'a produit les révolutions de France, de Genève et d'Amérique dans le XVIII siècle*, A Evreux 1789.

Jourdan-Decrusy-Isambert-Taillandier, *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la révolution de 1789*, 29 voll., Paris 1822-1833.

Jouvencel Henri de, *Le Contrôleur général des finances sous l'Ancien Régime*, Paris 1901.

Jullian Camille, *Notes sur l'histoire en France au XIX siècle*, Paris-Genève 1979.

Kaplan Steven, *Les corporations, les «faux ouvriers» et le faubourg Saint-Antoine au XVIII siècle*, in «Annales E.S.C.», XLIII, 1988, pp. 353-378.

Kessler Marie-Christine, *Les grands corps de l'État*, Paris 1986.

Kiener Michel C. - Peyronnet Jean-Claude, *Quand Turgot régnait en Limousin. Un tremplin vers le pouvoir*, Paris 1979.

Kisliakoff Nadia, *Les ponts et chaussées en Dauphiné pendant l'intendance de Fontanieu. Le service des routes*, in Phytilis J. - Kisliakoff N. - Spitteri H. - Freche G., *Questions administratives dans la France du XVIII siècle*, Paris 1965.

Koenigsberger Helmut G., *Émile Lousse: A Personal Appreciation*, in «Parliaments, Estates and Representation», VII, 1987, pp. 111-113.

Konvitz Josef W., *Cartography in France (1660-1848). Science, Engineering and Statecraft*, Chicago-London 1987.

Koselleck Reinhart, *Critica illuminista e crisi della società borghese*, Bologna 1972.

Labrousse Ernest - Léon Pierre - Goubert Pierre - Bouvier Jean - Carrière Charles - Harsin Paul, *Histoire économique et sociale de la France*, II, Paris 1970.

Langins Jānis, *La République avait besoin de savants*, Luçon 1987.

La Poix De Fréminville Edme De, *Dictionnaire ou traité de la police générale des villes, bourgs, paroisses, et seigneuries de la campagne*, Paris 1775.

Lavedan Pierre, *Histoire de l'urbanisme. Renaissance et temps modernes*, Paris 1959.

Lavie Jean-Charles de, *Des corps politiques et de leurs gouvernements*, 2 voll., Lyon 1766.

[Lecreulx François Michel], *De l'importance et de la nécessité des chemins publics, en France, Ainsi que des moyens les plus propres à leur exécution; Avec un Précis historique de l'état actuel des Ingénieurs des Ponts & Chaussées, & de leurs diverses fonctions*, A Amsterdam, 1777.

[Lecreulx François Michel], *Mémoire sur la construction des chemins publics et les moyens de les exécuter*, en France 1782.

[Lecreulx François Michel], *Un ingénieur orléanais Lecreulx 1728-1812*, in «Mémoires de la Société archéologique et historique de l'Orléanais», XXIX, 1905, pp. 415-512.

Lécuyer Bernard-Pierre, *Une quasi-expérimentation sur les rumeurs au XVIII siècle: l'enquête proto-scientifique du contrôleur général Orry (1745)*, in Boudon R. - Bourricaud F. - Girard A. (edd), *Hommage à Jean Stoetzel. Science et théorie de l'opinion publique*, Paris 1981, pp. 170-187.

Legendre Pierre, *Évolution des systèmes d'administration et histoire des idées: l'exemple de la pensée française*, in «Annali della Fondazione italiana per la storia amministrativa», III, 1966, pp. 254-274.

Legendre Pierre, *Histoire de l'administration de 1750 à nos jours*, Paris 1968 (tr. it. *Stato e società in Francia*, Milano 1978).

Lelièvre Pierre, *Nantes au XVIII siècle. Urbanisme et architecture* (1942), Paris 1988.

Lemontey Pierre-Édouard, *Essai sur l'établissement monarchique de Louis XIV, et sur les altérations qu'il eprouva pendant la vie de ce prince... précédé de nouveaux mémoires de Dangeau... avec des notes autographes, curieuses et anecdotiques, ajoutées à ces mémoires par un courtisan de la même époque*, Paris 1818.

Le Page A., *Les travaux publics dans la généralité de Caen au XVIII siècle*, in «Bulletin de la Société des antiquaires de Normandie», XXVI, 1908, pp. 265-296.

Lepetit Bernard, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France (1740-1840)*, Paris 1984.

Lepetit Bernard, *L'espace français. La constitution du réseau routier*, in *Espace français*, cit., pp. 133-135.

Lepointe G., *François Olivier-Martin (1879-1952)*, in «Revue historique de droit français et étranger», XXXI, s. 4, 1953, pp. 1-29.

Lesage Pierre Charles, *Notice pour servir à l'éloge de M. Perronet, premier ingénieur des ponts et chaussées de France*, Paris an XIII-1805.

Lesort A., *La question de la corvée des grands chemins sous Louis XVI après la chute de Turgot* (Comité des travaux historiques et scientifiques, Section d'histoire moderne et contemporaine, VII), Paris 1968.

Letaconnoux J., *Le régime de la corvée en Bretagne au XVIII siècle*, in «Annales de Bretagne», XXI, 1905-1906, pp. 144-159; XXII, 1906-1907, pp. 271-293, 453-466, 592-627; XXIII, 1907-1908, pp. 498-520.

Letaconnoux J., *Les transports en France au XVIII siècle*, in «Revue d'histoire moderne et contemporaine», XI, 1908-09, pp. 97-114 e 269-292.

Letaconnoux J., *Les voies de communication en France au XVIII siècle*, in «Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte», VII, 1909, pp. 94-141.

Letaconnoux J., *Les Grands Chemins de Bretagne. Essai sur la résistance provinciale à la centralisation administrative au XVIII siècle*, in «Revue du dix-huitième siècle», janvier-juin 1917, pp. 220-234.

Letaconnoux J., *La construction des grands chemins et le personnel des ponts et chaussées de Bretagne au XVIII siècle*, in «Annales de Bretagne», XLVIII, 1941, pp. 63-113.

Lhéritier Michel, *L'intendant Tourny (1695-1760)*, Paris 1920.

Ligou Daniel, *La route Lourdes-Bagnères. L'ingénieur Moisset et son conflit avec les administrateurs lourdais*, in *Bigorre et France méridionale. Actes du XIII Congrès d'études de la Fédération des sociétés académiques et savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne*, (Tarbes, 15-17 juin 1957), Albi 1959, pp. 140-146.

Ligou Daniel, *Notes sur les ponts et chaussées en Bourgogne au XVIII siècle*, in *Transports et voies de communication*, *Actes du*

colloque tenu à Dijon par l'Association interuniversitaire de l'Est les 14 et 15 mars 1975, Paris 1977, pp. 97-115.

Livet Georges, *La route royale et la civilisation française de la fin du XV au milieu du XVIII siècle*, in Michaud Guy (ed), *Les routes de France*, cit., pp. 57-92.

Livet Georges, *Routes et transports en Alsace au XVIII siècle*, in «Saisons d'Alsace», XXVIII, n.s., 1984, n. 85, pp. 45-60.

Loménie Louis de, *Les Mirabeau, nouvelles études sur la société française au XVIII siècle*, Paris 1879-1891.

Lousse Émile, *La formation des états dans la société européenne du moyen âge et l'apparition des assemblées d'états. Questions de faits et de méthodes*, in «Bulletin of the International Committee of Historical Sciences», V, 1933, n. 18, pp. 84-96.

Lousse Émile, *Parlementarisme ou corporatisme? Les origines des assemblées d'états*, in «Revue historique de droit français et étranger», XIV, s. 4, 1935, pp. 683-706.

Lousse Émile, *L'organisation des professions sous l'Ancien Régime*, in «Annales de droit et de sciences politiques», V, 1937, pp. 749-762.

Lousse Émile, *La société d'ancien régime. Organisation et représentation corporatives* (1943), Louvain 1952[2].

Lousse Émile, *Les ordres d'ancien régime n'étaient pas des castes*, in *IX Congrès international des Sciences historiques*, Paris 1950, (Études XI), Louvain 1952, pp. 253-270.

Lousse Émile, *La Commission Internationale pour l'histoire des Assemblées d'États (1936-1956)*, in «Schweizer Beiträge zur Allgemeinen Geschichte», XIV, 1956, pp. 190-210.

Lousse Émile, *Absolutisme, Droit divin, Despotisme éclairé*, in «Schweizer Beiträge zur Allgemeinen Geschichte», XVI, 1958, pp. 93-106.

Lousse Émile, *La Commission internationale pour l'histoire des assemblées d'états (1936-1961)*, in «Revue historique de droit français et étranger», XL, s. 4, 1962, pp. 128-130.

Lousse Émile, *Gouvernés et gouvernants en Europe occidentale durant le bas Moyen Age et les temps modernes. Rapport général*, in *Gouvernés et gouvernants*, III: *Bas Moyen Age et temps mo-*

dernes, (Recueils de la Société Jean Bobin pour l'histoire comparative des institutions, XXIV), Bruxelles 1966, pp. 7-48.

Loyseau Charles, *Les Oeuvres de Maistre Charles Loyseau, avocat en Parlement. Contenant les Cinq livres du droit des Offices, les traitez des Seigneuries, des Ordres et simples Dignitez, du Deguerpissement et Délaissement par Hypotheque, de la Garantie des Rentes, et des Abus des Justices de village*, derniere edition plus exacte que les precedentes, a Lyon MDCCI (1701).

Luçay Hélion de, *Les origines du pouvoir ministériel en France. Les secrétaires d'État depuis leur institution jusqu'à la mort de Louis XV*, (1881), Genève 1976.

Lüthy Herbert, *Da Calvino a Rousseau. Tradizione e modernità nel pensiero socio-politico dalla Riforma alla Rivoluzione francese*, Bologna 1965.

Maravall José Antonio, *Potere, Onore, Elites nella Spagna del secolo d'oro*, Bologna 1984.

Marcel Henri, *Les debuts de Jean-Rodolphe Perronet, ingénieur des Ponts et Chaussées de la Généralité d'Alençon*, in «Annales des Ponts et Chaussées», 1948, pp. 419-440.

Marcille Eudoxe, *Notice sur Robert Soyer ingénieur des ponts et chaussées*, Orléans 1884.

Marion Marcel, *La Bretagne et le duc d'Aiguillon, 1753-1770*, Paris 1898.

Marion Marcel, *Les impôts directs sous l'Ancien Régime principalement au XVIII siècle*, Paris 1910.

Marion Marcel, *Dictionnaire des institutions de la France aux XVII et XVIII siècle*, Paris 1923.

Mastellone Salvo, *Osservazioni sulla 'Renaissance monarchy' in Francia*, in «Annali della Fondazione italiana per la storia amministrativa», I, 1964, pp. 421-430.

Mastellone Salvo, *The 50th Anniversary of the International Commission for the History of Representative and Parliamentary Institutions 1936-1986*, in «Parliaments, Estates and Representation», VII, 1987, pp. 1-8.

Mathiez Albert, *Les corporations ont-elles été supprimées en principe dans la Nuit du 4 août 1789?*, in «Annales historiques de la Révolution française», VIII, 1931, pp. 252-257.

Mavidal M.J. - Laurent M.E. (edd), *Archives parlementaires de 1787 à 1860. Recueil complet des débats législatifs et politiques des Chambres françaises*, I série, 1787-1799, Paris 1879-1913.

McClellan J.E., *Un manuscrit inédit de Condorcet: Sur l'utilité des académies*, in «Revue d'histoire des sciences», XXX, 1977, pp. 241-253.

McIlwain Charles Howard, *Costituzionalismo antico e moderno*, Venezia 1956.

Meriggi Marco, *Otto Brunner, storico delle istituzioni*, in «Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento», XIII, 1987, pp. 97-120.

Mesqui Jean, *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Paris 1986.

Mestre Jean-Louis, *Introduction historique au droit administratif français*, Paris 1985.

Meyer Jean, *Continuité et discontinuité de l'ancien régime à la Révolution*, in Paravicini Werner - Werner Karl Ferdinand (edd), *Histoire*, cit., pp. 52-67.

Michaud Guy (ed), *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours*, Paris 1959.

Miglio Gianfranco, *Genesi e trasformazioni del termine-concetto «stato»*, in *Stato e senso dello Stato oggi in Italia*, Milano 1981, pp. 65-86.

Mirabeau Victor Riqueti, marquis de, *Memoire concernant l'utilité des états provinciaux, relativement à l'Autorité Royale, aux Finances, au bonheur, et à l'avantage des Peuples*, Rome 1750.

Mirabeau Victor Riqueti, marquis de, *L'Ami des hommes ou traité de la population*, à Avignon 1756-1760.

Mirabeau Victor Riqueti, marquis de, *Réponse à l'essai sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées*, in *L'Ami des hommes*, cit., 1759.

Montaigne Michel de, *Les Essais* (1580), Paris 1965 (P. Villey ed).

Mosser Françoise, *Les Intendants des finances au XVIII siècle: les Lefèvre d'Ormesson et le «Département des impositions» (1715-1777)*, Genève-Paris 1978.

Moureau François, *Diderot et le portrait de Perronet: trois lettres inédites*, in «Dix-huitième siècle», 1984, n. 16, pp. 243-252.

Mousnier Roland, *Sully et le Conseil d'Etat et des Finances. La lutte entre Bellièvre et Sully*, in «Revue historique», CXCII, 1941, pp. 68-86.

Mousnier Roland, *La venalité des offices sous Henri IV et Louis XIII* (1945), Paris 1971².

Mousnier Roland, *Réflexions critiques sur la notion d'absolutisme*, in «Bulletin de la Société d'Histoire moderne», s. 11, LIV, 1955, pp. 2-8.

Mousnier Roland, *Comment les Français du XVII siècle voyaient la constitution*, in «XVII siècle», 1955 (ripubblicato in *La plume, la faucille et le marteau. Institutions et Société en France du Moyen Age à la Révolution*, Paris 1970, pp. 43-56).

Mousnier Roland, *État et commissaire. Recherches sur la création des intendants des provinces (1634-1648)*, in *Forschungen zu Staat und Verfassung. Festgabe für Fritz Hartung*, Berlin 1958 (tr. it., in Rotelli Ettore - Schiera Pierangelo (edd), *Lo Stato moderno*, cit., III, pp. 107-126).

Mousnier Roland, *L'évolution des institutions monarchiques en France et ses relations avec l'état social*, in «XVII siècle», XV, 1963, pp. 57-72.

Mousnier Roland - Labatut Jean-Pierre - Durand Yves, *Problèmes de stratification sociale. Deux cahiers de la noblesse pour les États generaux de 1649-1651*, Paris 1965.

Mousnier Roland, *Le gerarchie sociali dal 1450 ai nostri giorni*, Milano 1971.

Mousnier Roland, *D'Aguesseau et le tournant des ordres aux classes sociales*, in «Revue d'histoire économique et sociale», XLIX, 1971, pp. 449-464.

Mousnier Roland, *Les concepts d'«ordres», d'«états», de «fidélité» et de «monarchie absolue» en France de la fin du XV siècle à la fin du XVIII*, in «Revue historique», XCVI, 1972, pp. 289-312.

Mousnier Roland, *La fonction publique en France du début du seizième siècle à la fin du dix-huitième siècle*, in «Revue historique», CIII, 1979, pp. 321-335.

Mousnier Roland, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue, 1598-1789*, I: *Société et État*, Paris 1974; II: *Les organes de l'Etat et la Société*, Paris 1980.

Mousnier Roland (ed), *Un nouveau Colbert, Actes pour le tricentenaire de la mort de Colbert*, Paris 1985.

Mozzarelli Cesare, *Introduzione* a *L'amministrazione nella storia moderna*, (Archivio ISAP, n.s. 3), Milano 1985, pp. 5-20.

Mozzarelli Cesare, *Introduzione* a Doyle William, *L'antico regime*, Firenze 1986.

Musi Aurelio (ed), *Stato e pubblica amministrazione nell'Ancien Régime*, Napoli 1979.

Necker Jacques, *De la Révolution françoise* (1796), Paris an V-1797.

Oestreich Gerhard, *Sistema per ceti e formazione dello Stato in Germania* (1966), in Musi Aurelio (ed), *Stato e pubblica amministrazione*, cit., pp. 285-300.

Oestreich Gerhard, *Problemi di struttura dell'assolutismo europeo*, (1969), in Rotelli Ettore - Schiera Pierangelo (edd), *Lo Stato moderno*, cit., I, pp. 173-191.

Oestreich Gerhard - Auerbach Inge, *La costituzione per ceti nella storiografia occidentale e in quella marxista sovietica*, (1976), in Schiera Pierangelo (ed), *Società e corpi*, cit., pp. 159-217.

Olivier-Martin François, *La France d'Ancien Régime, État corporatif*, in «Annales de droit et de sciences politiques», V, 1937, pp. 690-702.

Olivier-Martin François, *L'organisation corporative de la France d'ancien régime*, Paris 1938.

Olivier-Martin François, *Histoire du droit français des origines à la Révolution* (1948), Paris 1984.

Ozouf Mona, *L'opinion publique*, in Baker Keith Michael (ed), *The French Revolution*, cit., I, pp. 419-434.

Ozouf-Marignier Marie Vic, *De l'universalisme constituant aux intérêts locaux: le débat sur la formation des départements en France, 1789-1790*, in «Annales E.S.C.», XLI, 1986, pp. 1193-1213.

Ozouf-Marignier Marie Vic, *La formation des départements. La représentation du territoire français à la fin du 18e siècle*, Paris 1989.

Pagès Georges, *Essai sur l'évolution des institutions administratives en France du commencement du XVI siècle à la fin du XVII*, in «Revue d'histoire moderne», n.s., VII, 1932, pp. 8-57 e 113-137.

Pagès Georges, *La venalità degli uffici nell'antica Francia* (1932), in Rotelli Ettore - Schiera Pierangelo (edd), *Lo Stato moderno*, cit., II, pp. 227-244.

Pagès Georges, *Les institutions monarchiques sous Louis XIV et Louis XV*, Paris 1937.

Pagès Georges, *La Monarchie d'Ancien Régime en France (De Henri IV à Louis XIV)*, Paris 1952.

Pagès Georges, *Les origines du XVIII siècle au temps de Louis XIV (1680 à 1715)*, Paris 1961.

Paravicini Werner - Werner Karl Ferdinand (edd), *Histoire comparée de l'administration (IV-XVIII siècles)*, Actes du XIV colloque historique franc-allemand, Tours 27 mars - 1 avril 1977, Zürich-München 1980.

Pastoureau Mireille, *La France divulguée: évolution de la cartographie gravée du XVI au XVIII siècle*, in *Espace français*, cit., pp. 59-63.

Pelletier Monique, *La première carte de base de la France*, in *Espace français*, cit., pp. 43-48.

Pelletier Monique, *La carte de Cassini. L'extraordinaire aventure de la carte de France*, Paris 1990.

Petot Jean, *Histoire de l'Administration des Ponts et Chaussées 1599-1815*, Paris 1958.

Petracchi Adriana, *I 'Maîtres des Requêtes'. Genesi dell'amministrazione periferica di tipo moderno nella monarchia francese tardo-medievale e rinascimentale*, in «Annali della Fondazione italiana per la storia amministrativa», I, 1964, pp. 190-241.

Petracchi Adriana, *Intendenti e prefetti. L'intendente provinciale nella Francia d'Antico regime. I. 1551-1648*, Milano 1971.

Picard Alfred, *Note historique sur l'administration des travaux publics*, Paris 1884.

Picon Antoine, *De l'hydrostatique à l'hydrodynamique, la théorie hydraulique au siècle des lumières*, in *Un canal... des canaux...*, cit., pp. 181-185.

Picon Antoine, *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille 1988.

Pinon Pierre, *Voyages pittoresques sur les canaux*, in *Un canal... des canaux...*, cit., pp. 1-73.

Pinon Pierre, *Parigi 1715-1848*, in Bergeron Louis (ed), *Parigi*, Roma-Bari 1989, pp. 147-215.

Pirenne Henri, *Le Despotisme éclairé et la Révolution française*, in «Bulletin de la Société d'Histoire moderne», XXVIII, s. 6, avril 1929, (Journées franco-belges de 1929, Bruxelles, 5-7 avril), pp. 8-12.

Poterlet jeune, *Lois, instructions, réglemens et circulaires qui concernent spécialement le service des Ponts et Chaussées, de la Navigation intérieure, des Bacs, Ports de commerce, etc., depuis 1789 jusqu'à 1806*, Paris 1820.

Pouchet Georges, *Les Sciences pendant la Terreur*, Paris, Société de l'histoire de la Révolution française, 1896.

Poussou Jean-Pierre, *Sur le rôle des transports terrestres dans l'économie du Sud-Ouest au XVIII siècle*, in «Annales du Midi», XC, 1978, pp. 389-412.

Pousthomis Nelly, *Les routes en Roussillon, milieu XVIII siècle-milieu XIX siècle*, Perpignan 1986.

Prony Gaspard Riche de, *Notice historique sur Jean-Rodolphe Perronet*, A Paris 1829.

Prost Auguste, *Jacques François Blondel et son oeuvre*, Metz 1860.

Querrien Anne, *Ecoles et corps. Le cas des Ponts et Chaussées 1747-1848*, in «Les Annales de la recherche urbaine», 1979, n. 5, pp. 81-114.

Quesnel, *Observations sur le corps des ingénieurs des ponts et chaussées*, Paris 1791.

Reinhard Marcel, *Élite et noblesse dans la deuxième moitié du XVIII siècle*, in «Revue d'histoire moderne et contemporaine», III, 1956, pp. 5-37.

Revel Jacques, *Les corps et communautés*, in Baker Keith Michael (ed), *The French Revolution*, cit., I, pp. 225-242.

Reverdy Georges, *Histoire des grandes liaisons françaises*, Paris 1981-1982.

Richelet Pierre, *Dictionnaire françois, contenant les mots et les choses, plusieurs nouvelles remarques sur la langue françoise... avec les termes les plus connus des arts et des sciences*, Genève 1680.

Richet Denis, *La France moderne. L'esprit des institutions*, Paris 1973.

Ricommard Julien, *Les Subdélégués des Intendants aux XVII et XVIII siècle*, in «L'information historique», XXIV, 1962, n. 4, pp. 139-148; XXIV, 1962, n. 5, pp. 190-195; XXV, 1963, n. 1, pp. 1-7.

Riffaterre C., *Le sentiment du Tiers-Etat sur les corporations en 1789*, in «La Révolution Française», LXXXII, 1929, n. 4, pp. 289-309.

Ripert Henri, *Le marquis de Mirabeau (l'Ami des hommes), ses théories politiques et économiques*, Paris 1901.

Roche Daniel, *Le siècle des lumières en province. Académies et académiciens provinciaux. 1680-1789*, Paris-La Haye 1978.

Rotelli Ettore, *La struttura sociale nell'itinerario storiografico di Roland Mousnier*, introduzione a Mousnier Roland, *Le gerarchie sociali*, cit., pp. VII-L.

Rotelli Ettore - Schiera Pierangelo (edd), *Lo Stato moderno*, Bologna 1971-1974, 3 voll.

Saddy Pierre, *Le cycle des immondices*, in «Dix-huitième siècle», 1977, n. 9, pp. 203-214.

Saint Jacob Pierre de, *Un projet de grande route de Chatillon-sur-Seine à Chalon-sur-Saone par l'arrière-cote au XVIII siècle*, in «Mémoires de la Commission des Antiquités du département de la Côte-d'Or», XXIII, 1947-1953, pp. 271-276.

Saint Jacob Pierre de, *Les routes de Bourgogne à la fin de l'Ancien Régime*, in «Mémoires de la Commission des Antiquités du département de la Côte-d'Or», XXIII, 1947-1953, pp. 99-100.

Saint Jacob Pierre de, *Le reseau routier bourguignon au XVIII siècle*, in «Annales de Bourgogne», XXVIII, 1956, pp. 253-263.

Saint-Sauveur Raymond de, *Compte de l'administration de M. Raymond de Saint-Sauveur, intendant du Roussillon*, Paris 1790.

Schiera Pierangelo, *Otto Hintze*, Napoli 1974.

Schiera Pierangelo, voce *Stato moderno*, in Bobbio Norberto (ed), *Dizionario di politica*, Torino 1976, pp. 1006-1012.

Schiera Pierangelo, *La concezione amministrativa dello Stato in Germania (1550-1750)*, in *Storia delle idee politiche economiche e sociali*, diretta da Firpo Luigi, Torino 1980, IV: *L'età moderna*, t. I, pp. 363-442.

Schiera Pierangelo (ed), *Società e corpi*, Napoli 1986.

Schiera Pierangelo, *Il laboratorio borghese. Scienza e politica nella Germania dell'Ottocento*, Bologna 1987.

Schiera Pierangelo, *Otto Brunner, uno storico della crisi*, in «Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento» XIII, 1987, pp. 19-37.

Selvafolta Ornella, *Storia documentaria della Ecole des Ponts et Chaussées di Parigi, 1747-1814*, Tesi di laurea sostenuta alla Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano, a.a. 1973-74.

Sénac De Meilhan Gabriel, *Des principes et des causes de la Révolution en France*, Londres-Paris 1790.

Sénac De Meilhan Gabriel, *Du gouvernement, des moeurs et des conditions en France avant la Révolution*, Hambourg 1795.

Serbos Gaston, *L'École royale des Ponts et Chaussées*, in Taton René (ed), *Enseignement*, cit., pp. 345-363.

Sewell William H., *Etat, Corps, and Ordre: Some Notes on the Social Vocabulary of the French Old Regime*, in Wehler Hans Ulrich (ed), *Sozialgeschichte heute. Festschrift für Hans Rosenberg zum 70. Geburtstag*, Göttingen 1974, pp. 49-68.

Seyssel Claude De, *La monarchie de France et deux autres fragments politiques*, (textes établis et présentés par Jacques Poujol), Paris 1961.

Shinn Terry, *Savoir scientifique et pouvoir social. L'École Polytechnique 1794-1914*, Paris 1980.

Singer Charles - Holmyard Eric J. - Hall A. Rupert - Williams Trevor I. (edd), *Storia della tecnologia*, IV, Torino 1964.

Soboul Albert, *Historique de la notion d'absolutisme éclairé*, in *L'absolutisme éclairé* (Société hongroise d'étude du XVIII siècle), Budapest-Paris 1985, pp. 27-31.

Soboul Albert, *Le cas français*, in *L'absolutisme éclairé*, cit., pp. 161-170.

Società Ligure di Storia Patria, *Cartografia e Istituzioni in età moderna*, Genova 1987.

Stainmesse B., *Bourbonnais et Bourgogne. Voies de communication nivernaises de la fin du XVIII s. au milieu du XIX s.*, in «Annales de Bourgogne», XLIX, 1977, pp. 69-91.

Stuke H., *La signification du mot «Stand» dans les pays de langue allemande*, in Mousnier Roland (ed), *Problèmes de stratification sociale. Actes du Colloque international* (1966), Paris 1968, pp. 37-53.

Suquet L., *Prony ingénieur des ponts et chaussées*, in «Bulletin de la Société d'encouragement pour l'Industrie Nationale», CXXXIX, 1940, n. 2, pp. 79-83.

Tarbé De Saint-Hardouin F.-P.-H., *Notices biographiques sur les ingénieurs des ponts et chaussées, depuis la création du Corps, en 1716, jusqu'à nos jours*, Paris 1884.

Tarbé De Saint-Hardouin F.-P.-H., *Les Ingénieurs des Pays d'Etats au XVIII siècle*, in «Annales des Ponts et Chaussées», s. 6, IX, 1885, pp. 1203-1209.

Tarbé De Saint-Hardouin F.-P.-H., *Les ingénieurs des ponts et chaussées à l'expédition d'Egypte*, in «Annales des Ponts et Chaussées», s. 6, IX, 1885, pp. 1183-1199.

Taton René (ed), *Enseignement et diffusion des sciences en France au XVIII siècle*, Paris 1964.

Taton René, *L'Ecole royale du génie de Mézières*, in *Enseignement*, cit., pp. 559-615.

Thoenig Jean-Claude, *L'ère des technocrates. Le cas des ponts et chaussées*, Paris 1973.

Tocqueville Alexis de, *L'Ancien Régime et la Révolution*, in *Oeuvres complètes*, II, Paris 1952.

Tocqueville Alexis de, *De la démocratie en Amérique*, in *Oeuvres complètes*, I, Paris 1961.

Toscan Raoul, *Un Vauban de la route française: Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet*, in «Bulletin de la Société Nivernaise des Lettres, Sciences et Arts», XXIX, 1937, pp. 705-711.

Trénard Louis, *De la route royale à l'âge d'or des diligences*, in Michaud Guy (ed), *Les routes de France*, cit., pp. 101-132.

Trénard Louis, *Les Intendants et leurs enquêtes (d'après des travaux récents)*, in «L'Information historique», XXXVIII, 1976, pp. 11-24.

Trénard Louis, *Le désenclavement des pays de l'Ain 1750-1815*, in «Cahiers d'histoire», XXXIV, 1989, pp. 265-295.

Turgot Anne-Robert-Jacques, *Éloge de Gournay (1759)*, in Robineau L. (ed), *Turgot. Administration et oeuvres économiques*, Paris s.d., pp. 1-45.

Un canal... des canaux..., Paris 1986.

Valensise Marina, *La constitution française*, in Baker Keith Michael (ed), *The French Revolution*, cit., I, pp. 441-467.

Vicens Vives Jaime, *La struttura amministrativa statale nei secoli XVI e XVII*, in Rotelli Ettore - Schiera Pierangelo (edd), *Lo Stato moderno*, cit., I, pp. 221-246.

Vidal de La Blache Paul, *Routes et Chemins de l'Ancienne France*, in «Bulletin de géographie historique et descriptive», 1902, n. 1, pp. 115-126.

Vidal de La Blache Paul, *Tableau de la géographie de la France* (1903), Paris 1979.

Vignon Eugène-Jean-Marie, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France, aux XVII et XVIII siècles*, Paris 1862-1880, 4 voll.

Viollet Paul, *Le Roi et ses ministres pendant les trois derniers siècles de la monarchie*, Paris 1912.

Walckenaer F., *La vie de Prony*, in «Bulletin de la Société d'encouragement pour l'Industrie Nationale», CXXXIX, n. 2, mars-avril 1940, pp. 68-78.

Weber Max, *Economia e società*, IV: *Sociologia politica* (1961), Milano 1980.

Weiss John, *Les changements de structure dans la profession d'ingénieur en France de 1800 à 1850*, in Thepot André (ed), *L'ingénieur dans la société française*, Paris 1985, pp. 19-38.

Werner Robert, *Les ponts et chaussées d'Alsace au dix-huitième siècle*, Strasbourg 1929.

Weulersse Georges, *Le mouvement physiocratique en France de 1756 à 1770*, 2 voll., Paris 1910.

Willaert Léopold, *É. Lousse: l'homme, l'historien, le professeur*, in *Album É. Lousse*, Louvain-Paris s.d., IV, pp. 191-195.

Young Arthur, *Voyages en France 1787-1788-1789* (traduction, introduction et notes de Henri Sée), 3 voll., Paris 1976.

Yvon Michel, *Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, ingénieur des ponts-et-chaussées (1716-1796), créateur d'une methode rationnelle pour construire et entretenir les chaussées empierrées au XVIII siècle*, in *Les routes du Sud de la France*, Paris 1985, pp. 295-318.

Yvon Michel, *Les «concours» de l'Ecole des Ponts et Chaussées au XVIII siècle*, in *Espace français*, cit., pp. 116-117.

Indice dei nomi

Indice dei nomi

Pubblicazioni dell'Istituto storico italo-germanico in Trento

Annali

I, 1975
II, 1976
III, 1977
IV, 1978
V, 1979
VI, 1980
VII, 1981
VIII, 1982
IX, 1983
X, 1984
XI, 1985
XII, 1986
XIII, 1987
XIV, 1988
XV, 1989

Quaderni

1. Il cattolicesimo politico e sociale in Italia e Germania dal 1870 al 1914, a cura di *Ettore Passerin D'Entrèves* e *Konrad Repgen*
2. Il movimento operaio e socialista in Italia e Germania dal 1870 al 1920, a cura di *Leo Valiani* e *Adam Wandruszka*
3. I poteri temporali dei vescovi in Italia e Germania nel Medioevo, a cura di *Carlo Guido Mor* e *Heinrich Schmidinger*
4. Il Concilio di Trento come crocevia della politica europea, a cura di *Hubert Jedin* e *Paolo Prodi*
5. Il liberalismo in Italia e in Germania dalla rivoluzione del '48 alla prima guerra mondiale, a cura di *Rudolf Lill* e *Nicola Matteucci*
6. Austria e province italiane 1815-1918: potere centrale e amministrazioni locali. III Convegno storico italo-austriaco, a cura di *Franco Valsecchi* e *Adam Wandruszka*
7. La dinamica statale austriaca nel XVIII e XIX secolo. Strutture e tendenze di storia costituzionale prima e dopo Maria Teresa.

Convegno di studi storici in occasione del secondo centenario della morte di Maria Teresa, a cura di *Pierangelo Schiera*

8. Le città in Italia e in Germania nel Medioevo: cultura, istituzioni, vita religiosa, a cura di *Reinhard Elze* e *Gina Fasoli*
9. Università, accademie e società scientifiche in Italia e in Germania dal Cinquecento al Settecento, a cura di *Laetitia Boehm* e *Ezio Raimondi*
10. Federico Barbarossa nel dibattito storiografico in Italia e in Germania, a cura di *Raoul Manselli* e *Josef Riedmann*
11. La transizione dall'economia di guerra all'economia di pace in Italia e in Germania dopo la prima guerra mondiale, a cura di *Peter Hertner* e *Giorgio Mori*
12. Il nazionalismo in Italia e in Germania fino alla prima guerra mondiale, a cura di *Rudolf Lill* e *Franco Valsecchi*
13. Aristocrazia cittadina e ceti popolari nel tardo Medioevo in Italia e in Germania, a cura di *Reinhard Elze* e *Gina Fasoli*
14. Finanze e ragion di Stato in Italia e in Germania nella prima Età moderna, a cura di *Aldo De Maddalena* e *Hermann Kellenbenz*
15. Konrad Adenauer e Alcide De Gasperi: due esperienze di rifondazione della democrazia, a cura di *Umberto Corsini* e *Konrad Repgen*
16. Strutture ecclesiastiche in Italia e in Germania prima della Riforma, a cura di *Paolo Prodi* e *Peter Johanek*
17. Il Trentino nel Settecento fra Sacro Romano Impero e antichi stati italiani, a cura di *Cesare Mozzarelli* e *Giuseppe Olmi*
18. Le visite pastorali. Analisi di una fonte, a cura di *Umberto Mazzone* e *Angelo Turchini*
19. Romani e Germani nell'arco alpino (secoli VI-VIII), a cura di *Volker Bierbrauer* e *Carlo Guido Mor*
20. La repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo, a cura di *Aldo De Maddalena* e *Hermann Kellenbenz*
21. Fascismo e nazionalfascismo, a cura di *Karl Dietrich Bracher* e *Leo Valiani*
22. Cultura politica e società borghese in Germania fra Otto e Novecento, a cura di *Gustavo Corni* e *Pierangelo Schiera*
23. Istituzioni e ideologie in Italia e in Germania tra le rivoluzioni, a cura di *Umberto Corsini* e *Rudolf Lill*
24. Crisi istituzionale e teoria dello stato in Germania dopo la Prima guerra mondiale, a cura di *Gustavo Gozzi* e *Pierangelo Schiera*

25. L'evoluzione delle città italiane nell'XI secolo, a cura di *Renato Bordone* e *Jörg Jarnut*
26. Fisco religione Stato nell'età confessionale, a cura di *Hermann Kellenbenz* e *Paolo Prodi*
27. La «Conta delle anime». Popolazioni e registri parrocchiali: questioni di metodo ed esperienze, a cura di *Gauro Coppola* e *Casimira Grandi*
28. L'attesa della fine dei tempi nel Medioevo, a cura di *Ovidio Capitani* e *Jürgen Miethke*
29. Enciclopedia e sapere scientifico. Il diritto e le scienze sociali nell'Enciclopedia giuridica italiana, a cura di *Aldo Mazzacane* e *Pierangelo Schiera*
30. Statuti città territori in Italia e Germania tra Medioevo ed Età moderna, a cura di *Giorgio Chittolini* e *Dietmar Willoweit*

Monografie

1. Il mais nell'economia agricola lombarda (dal secolo XVII all'unità), di *Gauro Coppola*
2. Potere e costituzione a Vienna fra Sei e Settecento. Il «buon ordine» di Luigi Ferdinando Marsili, di *Raffaella Gherardi*
3. Il sovrano pontefice. Un corpo e due anime: la monarchia papale nella prima età moderna, di *Paolo Prodi*
4. Stato assoluto e società agraria in Prussia nell'età di Federico II, di *Gustavo Corni*
5. Il laboratorio borghese. Scienza e politica nella Germania dell'Ottocento, di *Pierangelo Schiera*
6. Chiesa e potere nella Toscana del Quattrocento, di *Roberto Bizzocchi*
7. L'uomo di mondo fra morale e ceto. Kant e le trasformazioni del Moderno, di *Nestore Pirillo*
8. Disciplinamento in terra veneta. La diocesi di Brescia nella seconda metà del XVI secolo, di *Daniele Montanari*
9. Modelli politici e questione sociale in Italia e in Germania fra Otto e Novecento, di *Gustavo Gozzi*
10. I principi vescovi di Trento fra Roma e Vienna, 1861-1918, di *Sergio Benvenuti*
11. Inquisitori e mistici nel Seicento italiano. L'eresia di S. Pelagia, di *Gianvittorio Signorotto*

12. La ragione sulla Sprea. Coscienza storica e cultura politica nell'illuminismo berlinese, di *Edoardo Tortarolo*
13. La coscienza e le leggi. Morale e diritto nei testi per la confessione della prima età moderna, di *Miriam Turrini*

Contributi/Beiträge

1. Italia e Germania. Immagini, modelli, miti fra due popoli nell'Ottocento: Il Medioevo / Das Mittelalter. Ansichten, Stereotypen und Mythen im neunzehnten Jahrhundert: Deutschland und Italien, a cura di/hrsg. von *Reinhard Elze - Pierangelo Schiera*
2. L'Antichità nell'Ottocento / Die Antike im neunzehnten Jahrhundert, a cura di/hrsg. von *Karl Christ - Arnaldo Momigliano*
3. Il Rinascimento nell'Ottocento in Italia e in Germania / Die Renaissance im 19. Jahrhundert in Italien und Deutschland, a cura di/hrsg. von *August Buck - Cesare Vasoli*
4. Immagini a confronto: Italia e Germania dal 1830 all'unificazione nazionale / Deutsche Italienbilder und italienische Deutschlandbilder in der Zeit der nationalen Bewegungen (1830-1870), a cura di/hrsg. von *Angelo Ara - Rudolf Lill*
5. Gustav Schmoller e il suo tempo: la nascita delle scienze sociali in Germania e in Italia / Gustav Schmoller in seiner Zeit: die Entstehung der Sozialwissenschaften in Deutschland und Italien, a cura di/hrsg. von *Pierangelo Schiera - Friedrich Tenbruck*
6. Gustav Schmoller oggi: lo sviluppo delle scienze sociali in Germania e in Italia / Gustav Schmoller heute: Die Entwicklung der Sozialwissenschaften in Deutschland und Italien, a cura di/hrsg. von *Michael Bock - Harald Homann - Pierangelo Schiera*

Schriften des Italienisch-Deutschen Historischen Instituts in Trient

1. Faschismus und Nationalsozialismus, hrsg. von *Karl Dietrich Bracher - Leo Valiani*, Berlin 1991, Duncker & Humblot
2. Stadtadel und Bürgertum in den italienischen und deutschen Städten des Spätmittelalters, hrsg. von *Reinhard Elze - Gina Fasoli*, Berlin 1991, Duncker & Humblot